FILMINAS DE EXPOSICIONES SOBRE MALVINAS

FILMINAS DE EXPOSICIONES SOBRE MALVINAS

SECTOR		
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	

OBSERV.

CAJA N:83 (1)

FILMINAS de EXPOSICIONES SOBRE MALVINAS

E X P O S I C I O N

19 Oct 82

TEMARIO

I - INTRODUCCION:

a) Objeto de la exposición.

b) Breves antecedentes.

II - CUERPO

a) Teatro de Operaciones Malvinas.

- Análisis meteorológico.
- Distancias relativas Continente-Islas.
- Situación General

b) La FAA en Malvinas.

- Organización.
- Bases Aéreas Pto Argentino y Darwin.
- Operaciones con Helicópteros, IA-58, AAa y Radar.

c) La FAA en el Continente (FAS).

- Organización.
- Constitución del Cdo FAS y medics asignados.
- Limitaciones operativas.
- Operaciones Especiales.
- Operaciones de Transporte Aéreo.
- Operaciones de combate.
- Acciones bélicas:
- 01 de Mayo
  - San Carlos
    - Apoyo a FFSS.
      . Monte Kent.
      . Bluff Cove.
      . Harriet House.
      . Two Sister.
      . Monte Longdeal.
      . Est House.
    - Bahía Agradable.
    - Port Invencible.
  - Reabastecimiento en vuelo.

III - CONCLUSION

Resumen de salidas - Derribos - Perdidas de personal

NOTA

Esta exposición será explicada sobre la carta y con transparencias. Intervendrán además, los actores de algunas de las operaciones aéreas mas importantes y será ampliada durante su desarrollo, de acuerdo a las preguntas del auditorio, por el expositor y personal de la FAS presente.

2

I. INTRODUCCION

a. OBJETO DE LA EXPOSICION

1. El objeto de esta exposición, es brindar sintéticamente, un resumen de lo actuado por la F.A. Argentina en el Conflicto Malvinas, de tal manera que los señores (visitantes e invitados especiales) reciban la versión oficial y directa del personal que condujo y ejecutó las Operaciones Aéreas en dicho conflicto.

2. Es también un recordatorio a los Camaradas caídos en el cumplimiento del deber, interpretando cabalmente el pensamiento que la Fuerza Aérea siempre tuvo con respecto a la defensa de la Soberanía Nacional y al sagrado juramento de seguir nuestra bandera y defenderla hasta perder la vida.

3. Lo que la Fuerza hizo es el resultado de un accionar coherente con sus responsabilidades y de un adiestramiento acorde con las posibilidades de sus medios. Este, su bautismo de fuego, fue una clara demostración de capacidad profesional, reconocida por el pueblo argentino, la opinión internacional autorizada y aún, el propio enemigo.

b. BREVES ANTECEDENTES

1. Como es de público conocimiento, la F.A.A. no se estaba preparando para un conflicto de esta naturaleza, y en consecuencia, sus medios no eran los más aptos para enfrentar una batalla aeronaval del tipo que exigiría el enemigo en MALVINAS.

2. Las especiales características del T.O., impusieron al Estado Mayor que condujo las operaciones, una metodología de trabajo que no era la habitual, haciendo necesario inyectar una gran dosis de creatividad en la planificación de las operaciones aéreas; ya que las mismas estaban alejadas de las prácticas y teorías que rigen las doctrinas normales de empleo del medio aéreo.

////

TEMARIO

I. INTRODUCCION:
   a. Objeto de la

3. Previendo que ello sería así, el Señor Comandante de la F.A.S., organizó su E.M. eligiendo sus hombres entre aquellos de mayor experiencia en el campo operativo y fundamentalmente, con gran vivencia y conocimiento de las unidades de combate de la Fuerza.

4. De esta manera se logró que aquellos pilotos que debían ejecutar las delicadas y riesgosas tareas, fueran conducidos por sus propios Jefes de Grupos Aéreos de tiempo de PAZ, estando integrado el Organo Operaciones por los titulares de los Grupos 4 y 6 de Cazas, 2 de Vigilancia Aérea, 1 de Transporte y auxiliares especialistas integrantes o ex-integrantes de unidades operativas.

5. Asimismo se confió las Jefaturas de Bases Aéreas a los Jefes de las unidades de M III, MK 62, IA 58 y a otros oficiales superiores que recientemente habían ocupado cargos de esa responsabilidad en Grupos de Caza o Ataque de la F.A.?

6. De tal manera se logró concretar un trabajo de equipo que dió óptimos resultados, no en opinión del suscripto, sinó en el unánime reconocimiento a nivel mundial? lo que constituye un motivo de satisfacción y orgullo para nuestra patria y en particular, para la F.A.A.

→ Nº 1 - TEMARIO

TEMARIO

I. INTRODUCCION:
   a. Objeto de la

II CUERPO

TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS

1. Para facilitar la comprensión del tema me referiré a TRES (3) Areas:

1º) Primeramente se analizará el Teatro de Operaciones Atlántico Sur y posteriormente nos referiremos a la participación de la Fuerza Aérea en el esfuerzo de guerra desde Malvinas y desde el continente.

2. Los aspectos más notables a comentar muy brevemente, referidoa al Teatro de Operaciones MLV son los siguientes:

- Meteorología.
- Distancias Relativas Continente - Islas.
- Situación General.

Nº2 (3)

Meteorología: En general las condiciones meteorológicas en el TOS durante los meses de mayo y junio, dificultaron las operaciones aéreas, especialmente en horas de la mañana. Las nubes bajas permanentemente cubrieron por sectores las islas y si bien las misiones se cumplieron, la ubicación de los OOMM, la navegación al blanco y la puntería sobre los mismos se vió limitada por la poca visibilidad y las precipitaciones. En la primera quincena de junio el tiempo empeoró. Hubieron algunos días en los cuales se debió suspender varias misiones y otras en los que no se pudo operar. A modo de síntesis podemos establecer que de los 44 días que duró el conflicto, en 17 días la meteorología de la Isla o del Continente impidió totalmente el despegue de los aviones, en otros 6 días las limitaciones fueron considerables y en el resto de los días las condiciones oscilaron entre buenas y regulares para posibilitar el empleo exitoso del Poder Aéreo.

→ 4. Distancia Relativa: Variaban desde 380 a 530 MN según se operara desde GRA o CRV.

Nº3

5. Horas de Lus Diurnas y Nocturnas: Inicialmente NUEVE (9) diurnas y QUINCE (15) nocturnas con una disminución progresiva de las horas de luz y de la temperatura a medida que avanzaba el otoño.

SITUACION GENERAL

1. Después del 01 Mayo: Se agrega la presencia del enemigo lo que le significó que las altitudes medias y altas no eran utilizables para la aproximación al blanco, porque aumentaban las posibilidades de detección de los radares enemigos y el riesgo de destrucción de nuestros aviones ya que los sistemas de defensa de las unidades navales inglesas eran alertadas así como tambien sus aviones interceptores.

2. Después del Desembarco en San Carlos: Además de la artillería y misiles embarcados, el enemigo distribuyó gran cantidad de piezas de artillería antiaéreas apoyadas por interceptores y misiles S/A, especialmente en San Carlos, que convirtieron a esa zona en un área practicamente inexpugnable al punto de haberse perdido en un solo ataque a ese lugar, una escuadrilla completa.

3. A medida que el enemigo fué desembarcando medios en el continente, el sobrevuelo del mismo se fué haciendo cada vez más peligroso, llegándose a un momento en que las posibilidades de derribos de nuestros aviones eran superiores al 50 %.

4. La superioridad naval y terrestre inglesa fué total y , en esas condiciones, pretender el logro de la Superioridad Aérea, basada a más de 350 MN del O.M. , era utópica, a pesar de lo cual se prosiguió con el esfuerzo, a conciencia del riesgo cada vez mayor que se corría.

Cierto, debió lograrse, ó al menos intentarlo antes. "inyectando creatividad" ? no, solo cumpliendo la doctrina de conducción vigente.

5. a En esa situación ambiental tuvo que operar la F.A.S., lo que acrecienta el valor de las tripulaciones y hace aún más notables los resultados obtenidos, ya que prácticamente sóla tuvo que sobrellevar el peso de la guerra y lo hizo a punto tal, que no sería osado opinar que el resultado de la Batalla Aérea le fué ampliamente favorable.? NO CREO

Batalla Aeronaval hallando en términos de costo puede ser

(Costo aviones perdidos VS costo buques hundidos, puestos fuera de combate o averiados)

II PARTE

LA F A S. EN MALVINAS

1. La defensa de las Islas Malvinas fué responsabilidad del General D Mario Benjamín MENENDEZ a quién la Fuerza Aérea le subordinó la totalidad de sus medios asignados a las Islas; a fin de posibilitar la conducción de tales medios se le proporcionó personal Militar Superior y Subalterno, especialistas en las distintas funciones que a continuación veremos en detalle.

→ Nº 4

2. La Fuerza Aérea de Tareas "Malvinas" estaba compuesta por un Jefe de Componente Aéreo y Oficiales especialistas en las distintas áreas de Estado Mayor.

→ Nº 5

3. Para fabilitar el apoyo aéreo a las FFSS, Fuerza Aérea puso a disposición del General MENENDEZ, los medios necesarios y suficientes que se visualizan en el gráfico, como para integrar los organismos colegiados que se constituirían, haciendo la salvedad que el Centro de Información y Control y el radar dependían del Comando FAS, ubicado en el continente.

4. Las Bases Aéreas Militares ubicadas en Puerto Argentino y Darwin, permitieron la operación de helicópteros, aviones de combate y de transporte. Referente a los aviones IA-58 "PUCARA", pese a las bajas producidas por el enemigo, la Fuerza Aérea logró permanentemente mantenerlos operando desde las islas, reponiendo las pérdidas que se producían a medida que avanzaba el conflicto de acuerdo con los requerimientos que formuló el Comandante Militar.

5. Las BBAAM contaban con:

→ Nº 6

1º) Escuadrón Artillería Antiaérea:
   a) Oerlikon 35 mm
   b) Rheimental 20 mm.
   c) Misiles SUP / AIRE.

2º) Terminal Aérea.

3º) Servicio Reparación de Pista.

4º) Seguridad y Defensa.

5º) Grupo de Operaciones Especiales (GOE)

6º) Comunicaciones.

7º) Sanidad.

8º) Servicio Contra Incendio.

9º) Tránsito Aéreo.

10º) Servicios Especiales.

11º) Servicios Generales.

6. Con la Artillería Antiaérea y Misilistica desplegada en Puerto Argentino y Darwin, La Fuerza Aérea contribuyó significativamente a la defensa aérea de las islas, correspondiéndole ~~por lo tanto~~ una activa participación en la destrucción de CATORCE (14) aviones y DOCE (12) helicópteros comprobados y en los probables derribos de otros SIETE (7) aviones y NUEVE (9) helicópteros.

7. Hubo una intensa utilización de helicópteros en tareas de transporte de personal y material, durante la fase previa a las operaciones bélicas. Ello permitió montar la Base Aérea Militar "DARWIN" y trasladar el RI-12 asignado para la defensa del área Darwin. Desde el primer día de operaciones se realizaron tareas de búsqueda y rescate de tripulaciones de los aviones derribados sobre las islas y sus adyacencias. La creciente presencia de medios enemigos limitó progresivamente la cantidad de vuelos de Exploración y Reconocimiento, operación que había adquirido gran importancia durante los primeros días del conflicto.

8. A pesar del esfuerzo realizado por el enemigo, desde el 01 Mayo hasta el último día de operación, para destruir el AD

atacándolo sistemáticamente con aviones VULCAN, HARRIER y helicópteros, bombardeo naval y artillería de campaña, el mismo no pudo ser aqulado y los aviones PUCARA y de transporte operaron desde y hacia él, hasta el 13 de junio. Es de hacer notar que se registraron impactos cuyos efectos fueron rápida y eficazmente reparados por los elementos previstos para solucionar tal evento.

9. Con respecto a las operaciones con IA 58 PUCARA se efectuaron ataques a unidades terrestres, navales y exploración y reconocimiento ofensivo.

10. Estos aviones estaban en inferioridad de condiciones por su poca velocidad, lo que los hizo sumamente vulnerables; sin embargo, dada su facilidad de operación desde cualquier terreno, permitieron un hostigamiento constante al enemigo, traducido en operaciones de AAD, en operaciones relámpagos y con una sola pasada, de manera de poder obtener la sorpresa necesaria y evitar excesivos derribos. Luego del desembarco del grueso de la tropa inglesa, su empleo se hizo más problemático por la efectividad de su AAa liviana y sus misiles superficie / aire, a pesar de lo cual se los empleó hasta el último día de la guerra.

11. Desde el desembarco en San Carlos y hasta el fin de las hostilidades se realizaron tareas de sabotaje y hostigamiento contra el dispositivo enemigo empleándose para tal fin los GOE de la Fuerza Aérea.

12. Los sistemas de detección radar y control del espacio aéreo permitieron desde un comienzo, obtener permanente información sobre los aviones y helicópteros que sobrevolaban la isla y también sobre los buques que operaban en proximidades de la misma. Esta información evitó el ser sorprendido por los ataques enemigos y poner en alerta los sistemas de defensa.

Asimismo permitió poner sobre aviso a las Unidades Aéreas del continente, proporcionarles la ubicación de los atacantes y en algunas ocasiones, guiarlos; lo que posibilitó exitosas operaciones contra Unidades navales al llevarlos hasta su posición exacta. Al mismo tiempo se alertaba a los aviones propios sobre la posición de los interceptores.ingleses.

Otra tarea realizada fue la de dirigir los aviones hasta el punto exacto de bombardeo, en operaciones nocturnas y en malas condiciones meteorológicas.

Es de destacar que a pesar del moderno equipamiento enemigo y sus reiterados intentos de destruir los radares, éstos permanecieron en operaciones hasta las últimas acciones.

PARTICIPACION DE LA FUERZA AEREA EN EL ESFUERZO
DE GUERRA DESDE EL CONTINENTE

1. Ante la creación de una Fuerza de Tareas Inglesa con motivo de la recuperación de las Islas Malvinas, se reactivó la Fuerza Aérea Sur que normalmente opera al sur del paralelo 39°, asignándole los siguientes medios:

→ Nº 8

1º) Sistema de Defensa Aérea (Aviones M-III, radares, artillería antiaérea convencional y misilística) instalado a lo largo de toda la costa patagónica.

2º) Escuadrones A 4B, A 4C, M-V y MK-62 (Aproximadamente 80 aviones).

a) Para aquellos que leyeron un semanario publicado en nuestro país, con comentarios de un analista norteamericano, que manifestó que la Fuerza Aérea debió atacar en masa con 225 aviones, es oportuno destacar que se contaba al inicio de las operaciones, con sólo unos 80 aviones aptos para el tipo de guerra que se enfrentaba. Si se quiere estimar cuantos aviones podían llegar al CM, aún se debería descontar de ese número, el correspondiente a fallas del material y operativas (Met. Reabastecimiento, etc).

b) A su vez y fuera de la Fuerza Aérea Sur, el Comando Aéreo Estratégico, organizó Escuadrones de exploración y reconocimiento lejano y cercano, con los que se controlaron las rutas de aproximación a las islas Malvinas y Georgias del Sur, en un intento de detectar el tráfico marítimo británico que se dirigía a la zona en conflicto.

c) El Comando Aéreo de Transporte (CAT) fue creado para atender los múltiples requerimientos de transporte que generó el Conflicto Malvinas.

d) El Comando Aéreo de Defensa (CAD), planificó y ejecutó la defensa aérea activa y pasiva en el continente

CONSTITUCION DEL COMANDO FAS

1. Como lo expresé en la introducción de esta exposición, el Comando de la FAS estuvo constituído por personal estrictamente seleccionado por su propio Comandante, de notable idoneidad, y sobre todo experiencia en Unidades de combate.

2. Se lo organizó doctrinariamente, con sus Departamentos y Secciones Operativas clásicas, agregándole organismos, cuya necesidad surgió de las exigencias especiales del conflicto.

(K) → Nº 9

3. Es así que se tomaron las siguientes medidas:

1º) Se unificó el Comando de la FAS con el Cdo de Defensa Aérea Sur, pasando a desempeñarse el Comandante de este último, como J.E.M. de la FAS y su A-3, como Jefe de la Sección Superioridad Aérea e interdicción del Dpto Operaciones.

2º) Se creó una Sección "Operaciones Especiales" para la conducción del Escuadrón de aviones LEAR JET y similares, en operaciones de distracción, búsqueda de objetivos, y contramedidas electrónicas.

3º) Se creó la Sección "Análisis de Operaciones" cuyos integrantes analizaban las realizadas y asesoraban sobre las futuras, con las modificaciones que estimaban oportunas.

4º) Se asimiló el Comando de Transporte, en lo que hacía a las operaciones de "Puente Aéreo" de y hacia las islas, orgánizándose la Sección de "Operaciones de Transporte".

5º) Se hizo depender las "Areas de Defensa Aérea" directamente de la FAS.

6º) Se centralizó el control de todas las operaciones aéreas en el Departamento Operaciones de la FAS, con excepción de las que se realizaban internamente en la Isla, con

y en la isla, integrado al Comando de la FAS como una Sección Operativa más.

OPERACIONES DESDE EL CONTINENTE

1º) Al producirse la recuperación de las Islas Malvinas, la Fuerza Aérea planificó las operaciones aéreas que debería realizar en el caso que Gran Bretaña reaccionara enviando su flota para reocupar las islas.

2º) Esta planificación se llevó a cabo teniendo especial cuidado en que pudiera ser integrada al Plan Conjunto de las FFAA, que debería implementarse en caso de ataque inglés.

3º) Hasta ese momento se pensaba que el poder militar argentino que se opondría a las Fuerzas inglesas, estaría constituído por Unidades de la flota de mar y de la Fuerza Aérea, que hostigarían al enemigo, siendo las FFTT las responsables de rechazar el ataque una vez producido el desembarco.

4º) Posteriormente, la presencia de submarinos atómicos penalizó el empleo de los medios navales, quedando los medios aéreos como los únicos que opondrían resistencia a la Fuerza Naval Inglesa hasta el momento del desembarco. (X) → N=10

5º) De acuerdo con la importancia que para las operaciones revestían los medios del enemigo, se establecieron prioridades de los objetivos a batir, los cuales lo serían únicamente dentro de la zona de exclusión, para focalizar el conflicto.

6º) El desarrollo del mismo determinó que la operación de la Fuerza Aérea se hiciese de acuerdo con sus propias posibilidades y con las oportunidades que le presentó el enemigo, el cual permanentemente cambiaba sus tácticas, acorde con la eficacia de nuestros medios.

7º) Sin embargo, una vez concretada la reacción británica,

con aviones de su dotación.

7º) Se asimiló al Comando, personal Superior de la Armada Nacional, creando una Sección de asesoramiento naval, dependiente de Operaciones.

8º) Se reforzó la dotación del Departamento Inteligencia, dirigiéndolo hacia el logro de la obtención de una mayor y mejor Inteligencia Aérea.

9º) Se tomó el control de la defensa antiaérea de todas las BAM del continente a través de la Sección de Defensa Aérea.

4. Estas y otras medidas que se fueron tomando sobre la marcha permitieron controlar y conducir las operaciones con fluidez y velocidad.

5. Las constantes visitas del Comandante, J.E.M. y miembros del E.M. a las Bases Aéreas dependientes y las reuniones periódicas que se hicieron en la Sede del Comando con los responsables de la ejecución de las operaciones, permitieron crear un acercamiento y confianza mutua tal, que no existieron durante el conflicto ningún tipo de incomprensión o dudas sobre las órdenes emitidas y su ejecución.

6. Puede concluirse que en este aspecto, la orgánica de la FAS respondió en un 100 % a las necesidades aéreas emergentes del conflicto.

la Fuerza Aérea en base a los medios disponibles y a l la sofisticación y cantidad de medios del oponente, analizó y evaluó los distintos procedimientos en uso en las armadas del mundo, recibiendo asesoramiento de la propia, de otras amigas y documentos especializados.

(2) → N° 11

8°) En base a ello, y a los medios en oposición la Fuerza Aérea, desarrolló tácticas de empleo inéditas en el mundo, que permitió no sólo hacer la guerra con los medios disponibles, sino alcanzar éxitos resonantes a un bajo costo relativo.

Seguramente, el atacar a la 3ra flota del mundo con aviones sólo un poco más avanzados que los de la 2da guerra mundial, portando armamento convencional, provocará un replanteo de la estrategia naval al demostrar la extema vulnerabilidad de las fuerzas navales de superficie, ante una fuerza aérea que sólo opuso profesionalismo y amor a la patria.

9°) Los resultados saltan a la vista:

a) SEIS (6) buques hundidos por la Fuerza Aérea con armamento convencional, que representan 21.920TNS.

b) DIEZ (10) buques averiados comprobados (32.780TNS).

c) SIETE (7) buques averiados probables.

→ N° 12

LIMITACION OPERATIVA

2. La mayor limitación operativa que la Fuerza Aérea tuvo que afrontar, fué la distancia de las islas al continente.

3. Esa distancia era ligeramente menor que la del radio de acción de nuestros aviones, por lo que la flota inglesa con solo alejarse un centener de millas hacia el este era invulnerable.

4. Esa distancia obligaba a realizar la mayor parte del vuelo de aproximación en altura, con lo que facilitaba la detección de nuestros aviones en ataque y la alerta de los medios enemigos encargados de su anulación.

5. Esta servidumbre, al agravarse la situación y ante la necesidad de no alertar al enemigo, obligó a establecer corredores de entrada aptos para el vuelo a muy baja altura y a la utilización de casi exclusivamente, aviones con capacidad de reabastecerse en vuelo, por ser los únicos en condiciones de recorrer esa distancia a baja altura (A - 4B / C).

OPERACIONES ESPECIALES

→ Nº 13

6. Se denominó así a aquellos de distracción y engaño al enemigo que se realizaron con aviones LEAR JET o similares.

7. Los mismos se coordinaron con ataques reales dando un óptimo resultado, ya que provocaron al ENO un desgaste notable, por cuanto alertaban su sistema de defensa y desgastaban sus medios en forma permanente.

8. La técnica usada generalmente, era enviar grupos de tres aviones, simulando una Ella, quienes aproximaban a las islas por distintos rumbos y a gran altura. Estando dentro del alcance radar del ENO, pero fuera de la influencia de la caza interceptora, descendían a

10. Las tripulaciones de estos aviones estaba constituída por personal civil convocado, al que se le dió jerarquía de Alférez y se agrega siempre abordo del avión y en todas las misiones, personal de aviadores militares, que efectuaban el control de la misión y el informe posterior.

OPERACIONES DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

1. La casi absoluta carencia de información sobre los movimientos enemigos obligó a implementar un sistema de exploración y reconocimiento que operando las 24 horas, cubrió con una intrincada red de observación, toda la costa continental patagónica.

2. En esta tarea y otras especiales que se ejecutaron, se insumieron 466 salidas que representan un total de 223 horas de vuelo, registrándose la perdida de un sólo Lear-Jet, que fue derribado mientras cumplía una misión fotográfica en cumplimiento de un requerimiento de las FFTT.

3. La planificación y control de estas operaciones fueron realizadas por una reunión operativa de Operaciones del Cdo FAS, a cargo de un Oficial Superior, en permanente coordinación con el CAE y la sección operativa de superioridad aérea e interdicción.

OPERACIONES DE TRANSPORTE

1. Es un error muy común, dada la trascendencia periodística que alcanzó el Puente Aéreo Malvinas, el pensar que las operaciones de transporte constituyeron ese solo aspecto.

2. La realidad nos muestra que el puente aéreo con la tremenda importancia que revistió para la isla, ocupa solo una parte, que no es la mayor, dentro del gigantesco volúmen de cargas y personal que se trasladó a raíz del Conflicto "MLV", siendo el volúmen de movimientos hecho en el territorio Nacional, el más significativo, ya que incluyó despliegues internos, traslados hasta los puntos de embarque aéreos o navales a MLV, etc.

⊗ → Nº 14

3. En resúmen, en el gráfico podemos visualizar los totales transportados en el Continente, los transportados a MLV antes del pretendido bloqueo aéreo y los que efectivizaron una vez que Gran Bretaña creyó concretarlo.

4. Las operacionesl del Puente Aéreo se hicieron marginales a partir del 01 de Mayo por la oposición que realizó el enemigo con sus medios aéreos y de superficie, situación que se fue agravando con el correr de los días y sobre todo hacia el final del conflicto, porque a lo anterior hubo que agregarle el hostigamiento a la pista por parte de la AAa desembarcada.

5. Sin embargo y pese a este esfuerzo, nuestros C-130 siguieron operando en la isla hasta la última noche del conflicto, sin haber sufrido ningún derribo en este tipo de vuelo, lo que demostró la habilidad de las tripulaciones y la minuciosidad de la planificación y control al arribo, del radar de la Isla .

OPERACIONES DE COMBATE

1. La Fuerza Aérea asumió íntegramente su responsabilidad en la guerra aérea. Por su naturaleza, todas sus operaciones son siempre ofensivas.

2. Desde el día 01 de Mayo 82 hasta el 14 Junio, realizó 445 salidas de combate (lo que constituye el 95 % de las misiones aéreas totales realizadas en la guerra- ARA 20 Salidas con aviones A 4Q y Super Stendar).

3. Se volaron 2782 horas en misiones de combate.

4. Las operaciones aéreas que se concretaron fueron:

1º) Ataques a Buques:

a) SEIS (6) buques hundidos.

b) DIEZ (10) averiados comprobados.

c) SIETE (7) probablemente averiados.

Esta cifra no incluye los buques hundidos por la ARA.

d) Ataques a cabeza de playa.

e) Ataques a Fuerzas Terrestres.

Nº 16

ACCIONES BELICAS DIA 01 MAYO 82

1. Vamos a historiar los hechos principales:

1º) El día 01 de Mayo 82 la flota inglesa se aproximó a Malvinas con gran parte de sus unidades, probablemente con fines intimidatorios o porque subestimaron las posibilidades argentinas. La Fuerza Aérea, al conocerse que algunas unidades navales estaban al alcance de sus aviones, reaccionó atacándolas. Durante ese día se realizaron 56 salidas, lográndose, en lo que constituyó el bautismo de fuego de la FAA, demostrar al enemigo que existía una decidida voluntad de lucha y de impedir la reocupación de las Islas Malvinas.

2º) Se averiaron seriamente, esto comprobado por observadores de Puerto Argentino, por lo menos DOS Fragatas siendo visible esa noche desde tierra grandes explosiones en las mismas.

3º) Fueron derribados Cuatro aviones propios, primeros caídos en Combate de la Fuerza Aérea, los que en su holocausto hicieron tomar conciencia al Comandante inglés, que no debe subestimarse a ningún enemigo, menos aún a quiénes estaban decididos a defender el suelo Nacional.

4º) Aprendida esta primera lección por los ingleses, fue visible por todos la prudencia con que realizaron sus próximos movimientos, con preferencia en horas nocturnas y nunca más hasta San Carlos, en forma masiva, y aún entonces, sin poner el nucleo principal de la flota al alcance de nuestros aviones.

5º) La Fuerza Aérea, sus comandos y tripulaciones, aprendieron aceleradamente las lecciones que la guerra les brindaba cada vez que el enemigo destacó sus buques, ya sea como presuntos piquetes radar, para cañonear las Islas o para efectivizar un bloqueo que se les diluía entre los dedos, la reacción se produjo apenas estaban al alcance de nuestros aviones y se disponía de la información para ubicarlos y atacarlos en tiempo.

6º) Los ataques a buques en Fitz Roy, Bahía Elefante, Bahía Agradable y Portaaviones Invencible son claros ejemplos, entre otros, de este aserto. En ellos el ataque fulminante produjo grandes daños (1 FF en Fitz Roy y otra averiada en Bahía Elefante, la Plymouth, el Sir Tristan y el Sir Galahad en Bahía Agradable).

2. Esta primer batalla Aérea de P Argentino, significó la puesta a prueba de las tácticas de empleo que se habían planificado para atacar a buques. Su resultado demostró el acierto en las mismas, ya que la relación, daños producidos/ bajas propias fue favorable y permitió partir de una base firme, experimentada, para las nuevas operaciones a realizarse.

3. Consistió esta táctica, resumidamente, en ataques masivos, a muy bajo nivel y en oleadas sucesivas con el menor intérvalo posible, para no dar tiempo a la recuperación del ENO. Los ataques no fueron nunca inferiores a 12 aviones por oleada, en escuadrilla de 3 aviones con diferentes CM.

4. El armamento usado fue el de bombas de 500 Lbs y 250 Lbs, con espoletas con 8 a 12 segundos de retardo, lo que permitía el paso de todos los aviones antes que hicieran explosión las bombas.

6. Vale una anécdota para graficar lo mencionado. 2 A-4 que regresaban con gran perdida de combustible lanzaron el aviso de emergencia, ante lo cual un reabastecedor, abandonando toda prudencia, se adelantó hasta casi sobrevolar las Islas. Allí enganchó a ambos aviones, y los llevó, suministrándoles combustible en forma permanente, hasta prácticamente el aterrizaje, ya que sus tanques no retenían el combustible. DOS datos finales:

1º) Se le suministraron a ambos alrededor de CUATRO veces su carga completa de combustible, Lo que debían consumir en OCHO horas lo consumieron en TREINTA minutos.

2º) El reabastecedor, que entregó su carga mas allá del límite de seguridad, debió aterrizar en el mismo AD en EGA de combustible.

7. Los días 22, 23 y 24 de Mayo, se ordenaron 82 salidas, de las que, por diversas causas, se cumplimentaron 63, lo que significa un TOTAL de 117 Salidas sobre San Carlos con 13 aviones derribados (11 %) que en lenguaje aeronáutico constituye una perdida elevada.

8. De esto podemos extraer una conclusión, que sin embargo, no es nueva: "La guerra moderna no puede ser ganada por una sola Fuerza, excepto que el desnivel técnico con el adversario sea excesivo". Es un trabajo que si no es conjunto está destinado al fracaso.

9. Después del 24 May, las misiones eran intermitentes y buscando la sorpresa, ante la cada vez mayor defensa antiaérea que el enemigo continuaba implementando. Además, el desembarco estaba consolidado y las perdidas propias que comenmaban a afectar seriamente el poder combativo de la Fuerza, no compensaban el atacar blancos, que, por su cada vez mayor dispersión, dejaban de ser redituables.

10. Del ataque a San Carlos, sacamos como experiencia, el alto poder de las Defensas inglesas, que actuaron

ATAQUES A CABEZA DE PLAYA: Ba SAN CARLOS

(8) → 17

1. El 21 May 82 a las 08:15 horas, el puesto Comando de la FAS recibió la información sobre la presencia de Barcos Ingleses en la entrada del Estrecho San Carlos. Dos de ellos cañoneaban la costa.

2. Con estos datos se montó una operación aérea tendiente a atacar lo que aparecía como un desembarco, a pesar de haberse recibido asesoramientos que manifestaban que solo constituía una operación destinada a encubrir un desembarco real en otro lugar, ya que se aducía, ese era un lugar inadecuado para tal tipo de operación.

3. A las 10:00 hs, un avión destacado desde la isla, informa sobre la presencia de alrededor de doce barcos de diferentes características, por lo que las pocas dudas que quedaban desaparecen ante la evidencia. La operación de todas formas ya había sido lanzada y a las 10:10 horas la primera ELLA ya se encontraba sobre el blanco, durante ese día, se continuaron los ataques hasta completar 54 misiones. Lo demás es historia conocida.

4. Siete aviones perdidos en ese ataque masivo hablan por sí sólo de la furiosa defensa que opusieron las Fuerzas Británicas. Las oleadas sucesivas de ese día y los siguientes, encontraron cada vez más obstáculos. A la artillería antiaérea de los barcos se fue sumando la de tierra, que desembarcaba y se emplazaba en los períodos de calma, ante la ausencia de oposición terrestre. La carencia de información era total, evaluándose el progreso del desembarco tan sólo por medio de los informes de los tripulantes que regresaban de sus misiones.

5. De la efectividad de la defensa habla por sí sólo la gran cantidad de perforaciones con que regresaban algunos aviones y que los inutilizaba por el tiempo requerido para su reparación (entre DOS Y SIETE DIAS).

con total impunidad, por falta de hostigamiento terrestre o naval.

11. Fue necesaria entonces, una revisión de procedimientos y tácticas y se llegó a la conclusión que la única forma de alterar el curso de la guerra era obteniendo la superioridad aérea y que la única forma de lograrla era hundiendo uno o los dos portaaviones enemigos.

ATAQUE A FUERZAS TERRESTRES

1. El apoyo aéreo directo a las FFTT constituye la mas discutida y la menos rentable de las operaciones aéreas, ello es debido a que se requiere:

1º) Información precisa sobre el blanco a batir.

2º) Sus coordenadas.

3º) Marcación de la línea del frente para no tirar sobre propia tropa y de ser posible guía de tierra hacia el blanco.

2. No se contó en Puerto Argentino con información exacta sobre blancos rentables, siendo generalmente, una vaga información producto de visualización de patrullas o estimaciones en base a datos incompletos.

3. Al carecerse del punto anterior, las precisiones sobre coordenadas o ubicación sobre cartas, eran también estimativas.

4. No hubo en ningún momento marcación de la línea del frente, es mas, este era bastante impreciso y cambiante y las informaciones contradictorias.

5. Al carecerse o haber deficiencias en todo lo anterior, de nada servía una hipotética guía hacia un blanco estimado.

6. Si a ello agregamos, la cada vez mayor cobertura aérea enemiga que obligaba a nuestros aviones a volar a muy baja altura y le sumamos el tratar de visualizar blancos de poco tamaño volando a 900 Km/hora, se comprenderá fácilmente porque se considera a este tipo de operación poco

eficaz y altamente expuesto, siendo en consecuencia de muy baja rentabilidad.

7. Los requerimientos recibidos de la Isla, eran de ataques a posiciones de artillería o lugares en los que se estimaba existían concentraciones de tropas. Estos requerimientos, una vez cumplimentados, dejaban tiempos libres que se llenaban por medio de reconocimientos ofensivos.

8. La imposibilidad de sobrevolar zonas ocupadas por propia tropa, ante la carencia de comunicaciones con la artillería antiaérea lo que se traducía en el peligro de ser derribados por la misma como efectivamente sucedió, creaba servidumbres difíciles de vencer.

(OK) → Nº 18

9. A pesar de ello, se cumplimentaron misiones sobre Monte Kent, Bluff Cove, Harriet House, Two Sister, Monte Longdon, Estancia House, etc. efectuándose reconocimientos ofensivos sobre las rutas norte y sur de aproximación a Puerto Argentino.

10. Se ha manifestado que no hubo o no vué vista la actuación de la Fuerza Aérea, en los ultimos TRES (3) dias de operaciones:

1º) PREGUNTO: Si no se puede sobrevolar las posiciones propias, como hacer para que nuestros soldados visualicen los aviones de la Fuerza Aérea que operan apoyándolos mediante ataques a la retaguardia del enemigo.

2º) OTRA PREGUNTA: Si nuestra última pérdida en combate, un Canberra, se produce el día 13 de junio, alrededor de las 22:30 horas mientras bombardeaba una concentración de tropas, y Puerto Argentino cesa de combatir al día siguiente en la mañana, SIGNIFICA ELLO QUE NO SE OPERO HASTA ULTIMO MOMENTO?

11. Resumiendo y concretando, en los días 11, 12 y 13 Jun, el Comando FAS ordenó 55 misiones, 42 de ellas se cumplimentaron atacando tropas, helicópteros, posiciones de artillería, puestos de comando y comunicaciones.

12. El último requerimiento de Apoyo Aéreo de Fuego fué solicitado por la isla en la noche del 11 de junio, anulándose el día 12 a las 08:30 horas, por su solicitante, dado lo cambiante de la situación terrestre y la falta de información sobre la misma. El requerimiento consistía en "Buscar objetivos detrás de las líneas enemigas". A pesar de ser anulado, se efectuaron reconocimientos ofensivos.

13. Finalmente el día 13, último día de operación, se previeron 30 misiones, se cumplieron 23, se perdió un avión y regresaron cinco con averías del fuego antiaéreo.

14. Ese mismo día hubo DOS (2) vuelos de C-130, el primero despegó de MLF a las 06:30 horas y el último a las 21:10 horas. Este estuvo detenido en el AD durante una hora por fuego de artillería de campaña sobre el mismo. Llevaban un cañon de 155 mm y munición y evacuaron heridos al regreso. Una aclaración sobre este punto. Las cargas de los C-130 respondieron en el último período, exclusivamente a prioridades establecidas por el Comandante militar de Malvinas.

15. Hay dos operaciones que quiero mencionar muy especialmente: Bahía Agradable y ataque al Portaaviones INVENCIBLE.

16. La operación sobre Bahía Agradable fué planificada y ejecutada casi simultáneamente, ya que en cuanto se recibió la información de la Isla referida al movimiento de buques enemigos en la zona, se comenzó el alistamiento de los medios en las versiones y configuraciónes que correspondías, mientras el resto del Departamento planificaba la operación.

17. Se enviaron dos oleadas de aviones A-4, con reabastecimiento en vuelo, de ida y regreso y OCHO (8) aviones DAGGER, a efectos de producir el mayor daño en el menor tiempo posible y tener oportunidad de enviar otra salida antes de que pudieran recuperarse del primer ataque.

18. La sorpresa fué total en la primera incursión, ya que las Ellas llegaron al objetivo cuando recién iniciaban el desembarco y la resistencia encontrada no fué significativa, en relación a ataques anteriores, a tal punto que los pilotos pudieron repartirse los buques con cierta comodidad, produciendo el hundimiento de dos unidades, afectando a otras dos y atacando inclusive la playa de desembarco.

19. Los aviones que participaron en esta primera salida regresaron sin novedad, lo que significó el mayor éxito hasta ese momento, de la Fuerza Aérea. El segundo ataque no tuvo tanta fortuna, por cuanto no se explotó desde tierra este éxito y se dió tiempo al enemigo a preparar sus defensas antiaéreas, con lo cual se vieron anuladas las ventajas del primer ataque.

20. De este ataque quedó como experiencia, que, cuando se lograba el factor sorpresa, las posibilidades de supervivencia crecían en forma notable y los daños producidos cobraban una significación tal, que hacían pensar al enemigo detenidamente, antes de arriesgar operaciones similares.

21. Sin embargo, también dejó como conclusión que ello no valdría de nada, si los éxitos no eran explotados en forma inmediata por las fuerzas terrestres.

22. Bahía Agradable fué un claro ejemplo de lo que puede lograrse cuando se conjugan una planificación adecuada y una ejecución idónea, pero también fué un ejemplo de lo que no se logra, cuando su acción no es acompañada por una vigorosa acción de superficie.

23. La Operación Invencible fué consecuencia del convencimiento del del Comandante y del E.M. de la FAS, que sólo hundiendo los portaaviones podría cambiarse el curso de la guerra. Con ese claro objetivo, se fué pensando y planificando el ataque al Portaaviones Invencible.

24. A tal fin se realizaron múltiples operaciones de búsqueda, para tratar de ubicarlo con cierta precisión en el mar, sabiendo que debía estar a una distancia no mayor de 120 ó 130 MN al Este de las Islas, deducido por el movimiento de los aviones que operaban desde él y que constantemente ploteaba el radar Malvinas.

25. La distancia a recorrer en la navegación de ida y regreso, superaba casi el doble la autonomía de nuestros aviones, por lo que se estudió la aceptabilidad de hacer un triple reabastecimiento en vuelo en caso de necesidad. Debe tenerse en cuenta que el vuelo de ida debía hacerse pasando lejos de la isla, para evitar la detección del radar enemigo y además, gran parte de él, a bajo nivel.

26. Luego de obtenidos los datos necesarios, se planeó en detalle, la operación, rutas de aproximación y alejamiento, cantidad de aviones a emplear, armamento, reabastecimiento en vuelo, lugar de despegue, selección de tripulantes, etc. Se llegó a lo siguiente:

Tipo de avión = 4 A-4C y 2 S.E. (ARA)
Armamento = Bombas de 250 lbs (3 x avión) y Misil EXOSET.
Reabastecimientos = 2 con posibilidades de 3.
Aproximación = Por el sur, alejado de la Isla.
Navegación = GRAN - BAJA - BAJA - GRAN
Sistema= OMEGA.
Aproximación final: Guiados por aviones S.E. que arrojarían su misil y regresarían, siguiendo los A-4 hasta el objetivo para rematar la acción.
Base de despegue: BAM GRANDE.

27. Se fijó el día y la hora y se lanzó la operación. El relato de la misma será efectuado por uno de los Actores del mismo.

REABASTECIMIENTO EN VUELO

Nº 19

1. Un solo concepto acerca del reabastecimiento en vuelo. Los aviones reabastecedores (KC) se constituyeron poco a poco en el elemento auxiliar imprescindible para las operaciones, al necesitar los aviones cada vez más combustible para poder operar, cada vez más tiempo, a baja altura. Otras veces fueron el único medio de llegar al continente dadas las perforaciones sufridas por los aviones en sus tanques. Ninguna misión a larga distancia podía planearse sin su concurso. A-4B y A-4C de Fuerza Aérea, Super Etendard y A-4Q de la Armada, debieron operar con su apoyo para poder arribar al objetivo impuesto.

2. El éxito en este aspecto fué total ya que se realizaron prácticamente sin novedad, el 100% de las operaciones de este tipo planificadas, efectuandose, cuando era posible, el reabastecimiento fuera del alcance de la aviación enemiga.

3. La coordinación lograda entre abastecedores y abastecidos fué notable y los encuentros se produjeron siempre en tiempo y lugar adecuados, demostrando un adiestramiento excelente de las tripulaciones.

4. Se hizo casi rutinario el doble reabastecimiento y los aviones KC 130, prácticamente, estaba en vuelo durante la totalidad de las horas diurnas, regresando a distintas bases sólo a cargar el combustible necesario y que permitiera el tiempo disponible.

5. Sólo cabe admiración y respeto a sus tripulaciones que escatimaron horas a su descanso y cumplieron con su deber a un mismo nivel que las tripulaciones de los aviones de caza, permitiéndoles cumplir con sus misiones, con la seguridad que encontrarían su apoyo en el lugar y la hora indicada, sin ninguna duda.

6. Debe recordarse que un error en este aspecto hubiera significado que los pilotos de combate tendrían que haberse eyectado en el mar, por falta de combustible, cosa que no ocurrió en todo el conflicto.

12. Con honestidad y fundamentalmente con sinceridad, hoy he expuesto sus errores y sus aciertos, sus fortalezas y sus debilidades, consciente que debe rendir cuenta sobre el accionar que le cupo en el conflicto MLV

13. No quiero terminar sin destacar una vez más la integridad del Poder Aéreo. Por ello quiero agradecer especialmente y por igual a todos los que colaboraron con la Fuerza Aérea. A los voluntarios que integraron sus filas, a los que contribuyeron brindando diversos y vitales medios, a las Instituciones que nos ofrecieron su apoyo, al personal civil que integró sus Unidades Auxiliares, a la industria que con ingenio y voluntad solucionó necesidades insoslayables, a los civiles convocados que volaron con nosotros o participaron en nuestros vuelos, a los que estando de baja o retiro pidieron su reincorporación y pelearon como uno más entre los de carrera, a la población y gobierno de las Provincias de la Patagonia donde tuvieron asiento nuestras Unidades de Combate, a la ciudadanía en general que nos acompañó en la Histórica Gesta.

14. La presencia en esta exposición del señor Pierre CLOSTERMAN, es un motivo de orgullo para quienes nos sentimos los herederos de las hazañas de los protagonistas de las batallas aéreas de la II Guerra Mundial, sin distinción de nacionalidades.

15. Nuestro agradecimiento a él por el apoyo moral que nos brindó durante el conflicto. Su valentía de esponer ante el mundo la admiración hacia nuestros pilotos nos hace deudores de la mayor gratitud, sobre todo sabiendo que sus juicios se respaldaban en su experiencia indiscutible y en la honestidad profesional que sin lugar a dudas, posee como veterano piloto de combate. Muchas gracias.

CONCLUSION

1. Los datos que se mencionarán a continuación, constituyen testimonio suficiente del profesionalismo y sentido del deber con que operó la Fuerza Aérea.

(X) → Nº 20

2. De las salidas previstas de combate (505) cumplió el 88,11% (445).

3. De las cumplidas (445) llegaron al OM el 68 % (302).

4. Se volaron 12.454 horas.

5 De los 82 aviones de combate con que inició las operaciones fueron derribados 34 (41%). (No se incluyen 1 C-130 - 1 LEAR-JET y los "PUCARA" de MLV).

6. De su personal fallecido o desaparecido:

1º) Más del 90% era personal militar de carrera.

2º) Menos del 10% eran soldados.

3º) Del personal militar de carrera, el 72% eran Oficiales y el 28% Suboficiales.

7. La Fuerza Aérea quiso ser integral e indivisible.

8. Aspira a ser moderna, eficiente y mantenerse al tanto de los últimos adelantos operativos en su especialidad. No siempre la situación de la Nación o conceptos presupuestarios restrictivos o parcializados, se lo permitieron.

9. Hubo quién la acusó de estar demasiado en el aire y no apreciar los problemas de la tierra, olvidándose quizás que solo la altura permite la visión total y diferenciada de las cosas y las circunstancias.

10. Su estilo de vida y los riesgos de la profesión la acostumbraron al peligro y la alejaron de otras apetencias personales.

11. Hoy más que nunca se siente satisfecha con lo realizado porque le permitió servir a la Patria con eficacia cuando ésta necesitó de los servicios para los cuales fuera creada.

~~TEMARIO:~~ TEMARIO

1°) BREVE ANALISIS DEL TEATRO DE OPERACIONES ~~DEL ATLANTICO SUR~~ MALVINAS.

2°) PARTICIPACION DE LA FUERZA AEREA EN EL ESFUERZO DE GUERRA DESDE MALVINAS.

3°) PARTICIPACION DE LA FUERZA AEREA EN EL ESFUERZO DE GUERRA DESDE EL CONTINENTE.

Nº 1

CENTRARLO y RECUADRARLOS a TODOS. HACERLOS EN COLOR.-

ANALISIS METEOROLOGICO DEL TOS (DESDE EL 01 MAYO HASTA EL 14 JUNIO)

CONDICIONES \ LUGAR	MALVINAS Y RUTAS DE APROXIMACION	CONTINENTE
Bajo Mínimos	14 Días	3 Días
Marginales	6 Días	2 Días
Sin mayores restricciones	24 Días	39 Días

F E C H A S

Bajos Mínimos en la Isla	4 - 9 - 10 - 14 - 22 - 27 Mayo 2 - 3 - 4 - 5 - 9 - 10 - 12 y 13 Junio
Días Marginales	11 - 12 - 13 - 15 - 29 Mayo y 7 Junio

Nº 2

DISTANCIA RELATIVA:

1°) Mínima 380 MN (703 KM).

2°) Maxima 530 MN (918 KM)

LUZ DIURNA Y NOCTURNA:

1°) 09:00 y 15:00 HORAS.

(N°3

Transparencia)

FUERZA AEREA DE TAREAS "MALVINAS"

1°) JEFE DEL COMPONENTE AEREO.

2°) PLANA MAYOR:

a) OPERACIONES.

b) INTELIGENCIA.

c) PERSONAL.

d) LOGISTICA.

e) COMUNICACIONES.

(TRANSPARENCIA)

Nº 4

ORGANISMOS COLEGIADOS DE LA F.T.M.

a) SECCION OPERATIVA DE APOYO AEREO DIRECTO.

b) OFICIALES DE ENLACE EJECUTIVO DE FUERZA AEREA (OEEFA).

c) OFICIAL DE CONTROL AEREO ADELANTADO (OCAA).

d) SECCION OPERATIVA DE DEFENSA AEREA.

- RED DE OBSERVADORES DEL AIRE (ROA).

- DEFENSA PASIVA.

Nº 5

(Transferencia)

BASES AEREAS MILITARES "PUERTO ARGENTINO" Y "DARWIN":

MEDIOS

1°) ESCUADRON ARTILLERIA ANTIAEREA:
   a) OERLIKON 35 mm.
   b) RHEIMENTAL 20 mm.
   c) MISILES SUP / AIRE.

2°) TERMINAL AEREA.
3°) SERVICIO REPARACION DE PISTA.
4°) SEGURIDAD Y DEFENSA.
5°) GRUPO DE OPERACIONES ESPECIALES (GOE).
6°) COMUNICACIONES.
7°) SANIDAD.
8°) SERVICIO CONTRA INCENDIO.
9°) TRANSITO AEREO.
10°) SERVICIOS ESPECIALES.
11°) SERVICIOS GENERALES.

(Nº 6)

(Transparencia)

EFECTOS LOGRADOS

OPERACIONES DESDE MALVINAS:

1°) DEFENSA ANTIAEREA:

a) DERRIBOS COMPROBADOS:

- CATORCE (14) AVIONES.
- DOCE (12) HELICOPTEROS.

b) DERRIBOS PROBABLES:

- SIETE (7) AVIONES.
- NUEVE (9) HELICOPTEROS.

(No 4)

(7 Aeronaves)

TEMA III

PARTICIPACION DE LA FUERZA AEREA EN EL ESFUERZO DE GUERRA DESDE EL CONTINENTE

FUERZA AEREA SUR

FUERZAS AEREAS SUR

MEDIOS ASIGNADOS:

1°) SISTEMAS DE DEFENSA AEREA:

- AVIONES INTERCEPTORES.
- RADARES.
- ARTILLERIA ANTIAEREA.
- MISILES SUPERFICIE/AIRE.

2°) ESCUADRONES AEREOS DE ATAQUE:

- A-4B
- A-4C
- M-V
- MK-62

} 80 AVIONES NO 225

3°) ESCUADRONES AEREOS ~~AUXILIARES~~: ESPECIALES.

- AVIONES CIVILES CONVOCADOS.

4°) BASES AEREAS MILITARES.

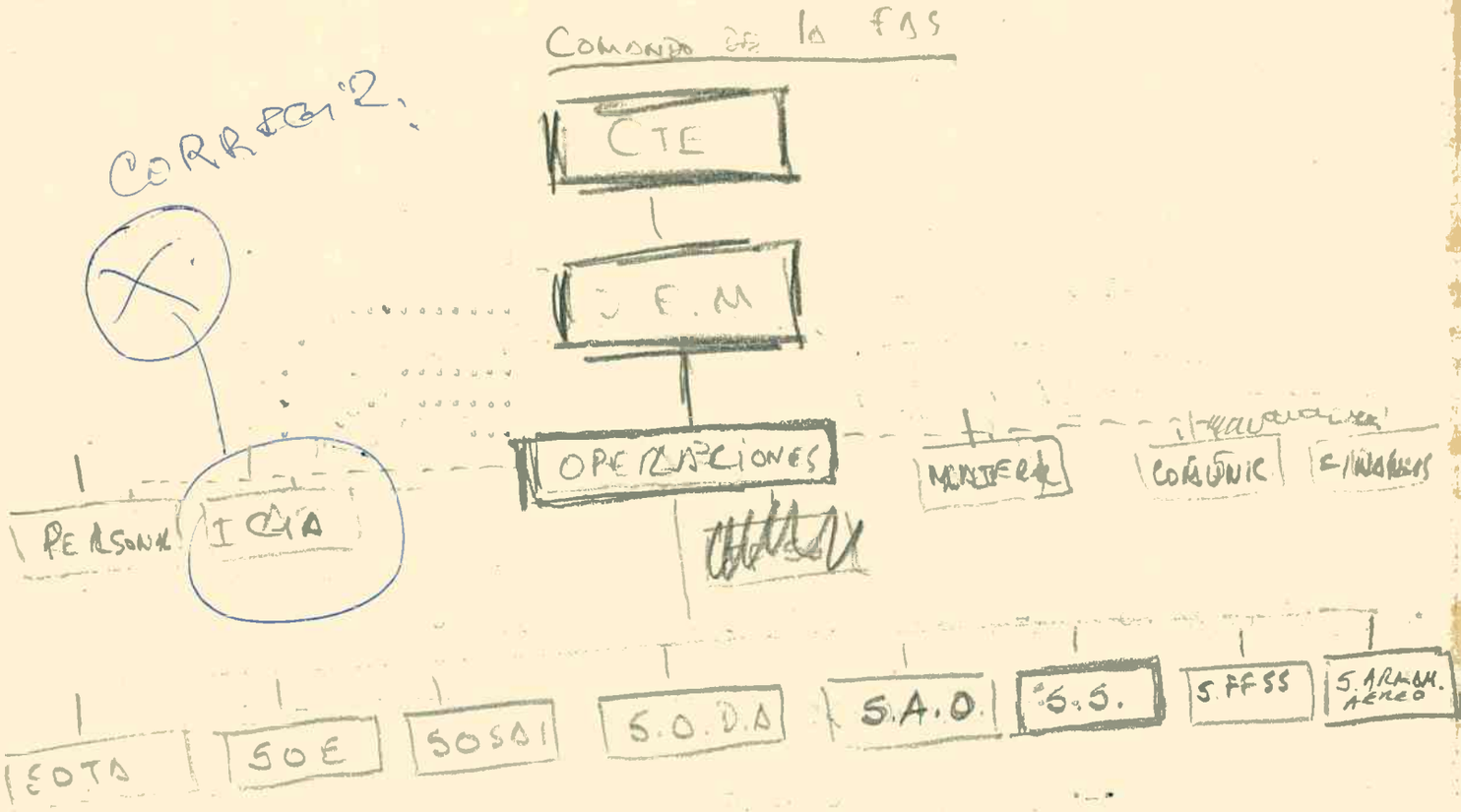
COMANDO AEREO ESTRATEGICO (CAE).

COMANDO AEREO DE TRANSPORTE (CAT). (INTEGRADO A LA FAS)

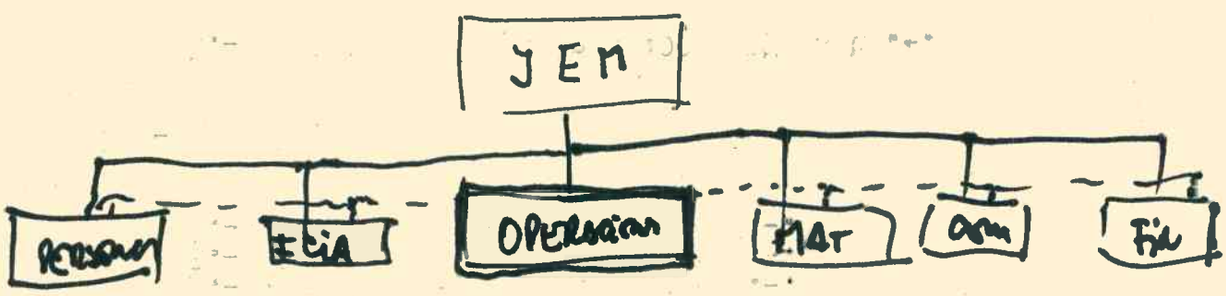
COMANDO AEREO DE DEFENSA (CAD). (INTEGRADO A LA FAS)

Nº 8

(Transparencia)


COMANDO DE LA FAS
CORREGIR:
CTE
J.E.M
OPERACIONES
PERSONAL
ICIA
MATERIAL
COMUNIC
FINANZAS
EOTA
SOE
SOSAI
S.O.D.A
S.A.O.
S.S.
S.FFSS
S.ARMAM. AEREO

TRANSP. Nº 9


JEM
PERSONAL
ICIA
OPERACIONES
MAT
OSM
FIN

FUERZA AEREA ARGENTINA
IV BRIGADA AEREA
ESCUADRILLA DE SERVICIOS

LOS TAMARINDOS
05 Jun 81
Nº 41

ORDEN DE INSTRUCCION

(Para la actividad del día 08 Jun 81)

I - PERSONAL:

1.- Ordenes: Presentación 07:30 hs.-.
2.- Comisiones: Sin Novedad.-.
3.- Licenciados: Sin Novedad.-.
4.- Enfermos: Sin Novedad.-.

II - INSTRUCCION:

1.- Actividad Aérea: De 08:00 a 17:00 hs.-.

2.- Activ.Terrestre: No se prevé.-

III - REQUERIMIENTOS:

1.- Grupo Técnico 4: A partir de las 08:00 hs. avión CNA-182 para vuelo de instrucción TRES (3) Salidas de PIL-INS.-.

2.- Grupo Base 4: Servicios concurrentes al vuelo alertados a partir de las 08:00 hs.-.

IV - NOVEDADES DE INSTRUCCION: Día 04 Jun 81.-.

No se cumplieron TRES (3) Salidas de PIL-INS por Orden Superior.

DISTRIBUIDOR:

Gpo. 4 de Caza... 1
Gpo. Téc. 4..... 1
Gpo. Ba. 4..... 1
Dpto. Operaciones 1
Archivo..... 1
TOTAL: 5

Capitán MIGUEL ANGEL ALBERTO
Jefe Ella de Servicios

04

PLANIFICACION FUERZA AEREA

PLANIFICACION CONJUNTA

UNIDADES FLOTA DE MAR — ? — UNIDADES FUERZA AEREA

PARA HOSTIGAMIENTO DE UNIDADES INGLESAS

POSTERIORMENTE:

PRESENCIA DE SUBMARINO ATOMICO

ANULA

QUEDA

FLOTA DE MAR

FUERZA AEREA

Nº 10

Transparencia

R E C U P E R A C I O N M L V

ANALISIS

TASK FORCE
(cantidad y sofisticación) +

ASESORAMIENTOS SOBRE PROCEDIMIENTOS

ARA

OTRAS FUENTES

PERDIDAS ELEVADAS

NUEVO ANALISIS

NUEVAS TECNICAS DE EMPLEO
ADAPTACION ARMAMENTO DISPONIBLE

Nº 11

LIMITACION OPERATIVA

DISTANCIA — RADIO ACCION PROPIO

APROXIMACION EN ALTURA

DETECCION — ALERTA DEFENSA

SERVIDUMBRE

VUELO BAJO

REABASTECIMIENTO

Nº 12

(Helicopteros)

EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO Y TAREAS ESPECIALES

- 466 VUELOS REALIZADOS:

- 2.238 HORAS DE VUELO.

Nº 13

(Información)

TRANSPORTE AEREO

TOTAL CARGA TRANSPORTADA: 9800 Tns.

TOTAL PERSONAL TRANSPORTADO: 49.000 HOMBRES.

TOTAL HORAS VOLADAS: 7700 HORAS.

- FUERZA AEREA: 6621 HORAS.
- AEROLINEAS ARGENTINAS: 986 HORAS.
- AUSTRAL: 93 HORAS.

TOTAL HORAS CONTINENTE: 5300 HORAS.

FUENTE AEREO HASTA EL 01 MAY 82:

HORAS VOLADAS POR:

- FUERZA AEREA: 1620 HORAS.
- AEROLINEAS ARGENTINAS: 293 HORAS.
- AUSTRAL: 15 HORAS.
- ARA (APROXIMADAMENTE): 140 HORAS.

} 5050 TN
9800 HOMBRES.

FUENTE AEREO CON BLOQUEO A PARTIR DEL 01 MAY 82:

HORAS VOLADAS Y CARGA TRANSPORTADA POR FUERZA AEREA: 427 HS | 435 TN
CARGA TRANSPORTADA POR ARA (APROX) : 50 HS | 56 TN

ADEMAS:

FUERZA AEREA EVACUO POR MODO AEREO DE MLV AL CONTINENTE:

- 264 HERIDOS.

ADEMAS NO ATERRIZARON 21 VUELOS DE C-130 POR SITUACION TACTICA DESFAVORABLE EN MLV O EN RUTA.

N° 14

OPERACIONES DE COMBATE

1°) 01 MAYO AL 14 JUNIO SE REALIZARON:

a) 445 SALIDAS DE COMBATE.

b) 2782 HORAS DE VUELO.

2°) TIPOS DE OPERACIONES:

a) ATAQUES A BUQUES:

- SEIS (6) HUNDIDOS.

- DIEZ (10) PROBALBES.

b) ATAQUE A CABEZAS DE PLAYA.

c) ATAQUES A FUERZAS TERRESTRES.

N° 15

ACCIONES BELICAS DIA 01 MAYO 82

EJECUTADAS: 56 SALIDAS.

EFECTOS: 2 FRAGATAS SERIAMENTE AVERIADAS.

DERRIBADOS: 4 AVIONES PROPIOS.

CONSECUENCIAS

- CAMBIO DE TACTICA EN LA FUERZA DE TAREAS INGLESA.
- RAPIDA ASIMILACION DE LAS TACTICAS EMPLEADAS POR LAS FUERZAS PROPIAS CON EXITOSOS ATAQUES EN:
  - . FITZ ROY.
  - . ELEFANTE.
  - . BAHIA AGRADABLE.
  - . ATAQUE AL PORTAAVIONES INVINCIBLE.

Nº 16

ACCIONES EN EL ESTRECHO "SAN CARLOS"

DIA	PREVISTAS	CUMPLIDAS	AVS DERR
21 MAY	63	54	7
22/23/24 MAY	82	63	5

Ver 25 de Mayo

(Nº 17)

MISIONES REALIZADAS

- MONTE KENT.
- BLUFF COVE.
- HARRIET HOUSE.
- TWO SISTER.
- MONTE LONGDON.
- ESTANCIA HOUSE.

DIAS 11 / 12 / 13 JUN:

1°) 55 MISIONES DE COMBATE ORDENADAS.
2°) 42 MISIONES DE COMBATE CUMPLIDAS.

DIA 13 JUN:

1°) 30 MISIONES DE COMBATE PREVISTAS.
2°) 23 MISIONES DE COMBATE CUMPLIDAS.
3°) 2 VUELOS DE C-130.

NOVEDADES:

1°) 1 CANBERRA DERRIBADO.

2°) 5 A-4B CON PERFORACIONES POR FUEGO ANTIAEREO.

N° 19

APOYO A LAS OPERACIONES

REABASTECIMIENTO EN VUELO:

- A-4B (FA).
- A-4C (FA).
- SUPER ETENDARD (ARA).
- A-4Q (ARA).

N° 19

C O N C L U S I O N

SALIDAS PREVISTRAS DE COMBATE: 505.

SALIDAS CUMPLIDAS DE COMBATE: 445 (88,11%).

LLEGARON AL OBJETIVO: 302 (68%).

AVIONES DE COMBATE AL 02 ABR 82: 82

AVIONES DERRIBADOS SIN INCLUIR 1 C-130 / 1 LEAR-JET / AVIONES "PUCARA": 34 (41%).

PERSONAL FALLECIDO O DESAPARECIDO: + 90% PERSONAL MILITAR
(OFICIALES 72% - SUBOFICIALES 28%
- 10% ERAN SOLDADOS.

Nº 20

TEMARIO

1º _ BREVE ANALISIS DEL TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS..

2º PARTICIPACION DE LA FUERZA AEREA EN EL ESFUERZO DE GUERRA DESDE MALVINAS..

3º PARTICIPACION DE LA FUERZA AEREA EN EL ESFUERZO DE GUERRA DESDE EL CONTINENTE..

ANALISIS METEOROLOGICO DEL TOS

LUGAR / CONDICIONES	MALVINAS Y RUTAS DE APROXIMACION	CONTINENTE
BAJOS MINIMOS	14 DIAS	3 DIAS
MARGINALES	6 DIAS	2 DIAS
SIN MAYORES RESTRICCIONES	24 DIAS	39 DIAS

FECHAS

BAJOS MINIMOS EN LA ISLA	4. 9. 10. 14. 22. 27 MAYO 2. 3. 4. 5. 9. 10. 12. Y 13 JUNIO
DIAS MARGINALES	11. 12. 13. 15. 29 MAYO Y 7 JUNIO

DISTANCIA RELATIVA

1º MINIMA 380 MN (703 KM.)

2º MAXIMA 530 MN (918 KM)

LUZ DIURNA Y NOCTURNA

1º 09:00 Y 15:00 HORAS

FUERZA AEREA DE TAREAS "MALVINAS"

1º JEFE DEL COMPONENTE AEREO

2º PLANA MAYOR:

a. OPERACIONES

b. INTELIGENCIA

c. PERSONAL

d. LOGISTICA

e. COMUNICACIONES

ORGANISMOS COLEGIADOS DE LA F.T.M.

a. SECCION OPERATIVA DE APOYO AEREO DIRECTO..

b. OFICIALES DE ENLACE EJECUTIVO DE LA FUERZA AEREA (OEEFA)

c. OFICIAL DE CONTROL AEREO ADELANTADO (OCAA)

d. SECCION OPERATIVA DE DEFENSA AEREA.

RED DE OBSERVADORES DEL AIRE (ROA)

DEFENSA PASIVA.

BASES AEREAS MILITARES "PUERTO ARGENTINO" Y "DARWIN"

MEDIOS

1º ESCUADRON ARTILLERIA ANTIAEREA:

a. OERLIKON 35 MM.

b. RHEIMENTAL 20 MM.

c. MISILES SUP./AIRE.

2º TERMINAL AEREA.

3º SERVICIO REPARACION PISTA.

4º SEGURIDAD Y DEFENSA.

5º GRUPO DE OPERACIONES ESPECIALES. (G.O.E.)

6º COMUNICACIONES.

7º SANIDAD.

8º SERVICIO CONTRA INCENDIO.

9º TRANSITO AEREO.

10º SERVICIOS ESPECIALES.

11º SERVICIOS GENERALES.

EFECTOS LOGRADOS

1º DEFENSA ANTIAEREA

a. DERRIBADOS COMPROBADOS:

- CATORCE (14) AVIONES.
- DOCE (12) HELICOPTEROS.

b. DERRIBOS PROBABLES:

- SIETE (7) AVIONES.
- NUEVE (9) HELICOPTEROS.

FUERZA AEREA SUR

MEDIOS ASIGNADOS:

1º SISTEMAS DE DEFENSA AEREA:

AVIONES INTERCEPTORES.

RADARES.

ARTILLERIA ANTIAEREA.

MISILES SUPERFICIE/AIRE.

2º ESCUADRONES AEREOS DE ATAQUE:

- A-4B
- A-4C
- M-V
- MK-62

3º ESCUADRONES AEREOS ESPECIALES:

AVIONES CIVILES CONVOCADOS.

4º BASES AEREAS MILITARES.

COMANDO AEREO ESTRATEGICO. (C.A.E.)

COMANDO AEREO DE TRANSPORTE. (C.A.T.) (INTEGRADO A LA FAS)

COMANDO DE DEFENSA. (C.A.D.) (INTEGRADO A LA FAS)

PLANIFICACION FUERZA AEREA

PLANIFICACION CONJUNTA

UNIDADES FLOTA DE MAR

UNIDADES FUERZA AEREA

PARA HOSTIGAMIENTO DE UNIDADES INGLESAS

POSTERIORMENTE:

PRESENCIA DE SUBMARINO ATOMICO

ANULA

FLOTA DE MAR

QUEDA

FUERZA AEREA

RECUPERACION MLV

ANALISIS

TASK FORCE
(CANTIDAD Y SOFISTICACION)

+

ASESORAMIENTO SOBRE
PROCEDIMIENTOS

ARA

OTRAS FUENTES

PERDIDAS ELEVADAS

NUEVO ANALISIS

NUEVAS TECNICAS DE EMPLEO
ADAPTACION ARMAMENTO DISPONIBLE

LIMITACION OPERATIVA

DISTANCIA

RADIO ACCION PROPIO

APROXIMACION EN ALTURA

DETECCION

ALERTA DEFENSA

SERVIDUMBRE

VUELO BAJO

REABASTECIMIENTO

EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO Y TAREAS ESPECIALES

- 466 VUELOS REALIZADOS..

- 2.238 HORAS DE VUELO

TRANSPORTE AEREO

TOTAL CARGA TRANSPORTADA: 9800 Tns.

TOTAL PERSONAL TRANSPORTADO: 49.000 HOMBRES.

TOTAL HORAS VOLADAS: 7700 HORAS.

- FUERZA AEREA: 6621 HORAS.
- AEROLINEAS ARGENTINAS: 986 HORAS.
- AUSTRAL: 93 HORAS.

TOTAL HORAS CONTINENTE: 5300 HORAS.

PUENTE AEREO HASTA EL 01 MAY 82:

HORAS VOLADAS POR:

- FUERZA AEREA: 1620 HORAS.
- AEROLINEAS ARGENTINAS: 293 HORAS.
- AUSTRAL: 15 HORAS.
- ARA (APROXIMADAMENTE): 140 HORAS.

} 5050 TN
9800 HOMBRES.

PUENTE AEREO CON BLOQUEO A PARTIR DEL 01 MAY 82:

HORAS VOLADAS Y CARGA TRANSPORTADA POR FUERZA AEREA: 427 HS | 435 TN
CARGA TRANSPORTADA POR ARA (APROX) : 50 HS | 56 TN

ADEMAS:

FUERZA AEREA EVACUO POR MODO AEREO DE MLV AL CONTINENTE:

- 254 HERIDOS.

ADEMAS NO ATERRIZARON 21 VUELOS DE C-130 POR SITUACION TACTICA DESFAVORABLE EN MLV O EN RUTA.

HELI F.AEREA	4	455:20	569:287	1.829	8	-	2

OPERACIONES DE COMBATE

1º 01 MAYO AL 14 DE JUNIO SE REALIZARON:

a. 445 SALIDAS DE COMBATE.
b. 2.782 HORAS DE VUELO.

2º TIPOS DE OPERACIONES:

a. ATAQUES A BUQUES:

- SEIS (6) HUNDIDOS.
- DIEZ (10) PROBABLES.

b. ATAQUE A CABEZAS DE PLAYA.
c. ATAQUES A FUERZAS TERRESTRES.

ACCIONES BELICAS 01 MAYO 82

EJECUTADAS : 56 SALIDAS
EFECTOS : 2 FRAGATAS SERIAMENTE AVERIADAS
DERRIBADOS: 4 AVIONES PROPIOS

CONSECUENCIAS

- CAMBIO DE TACTICA EN LA FUERZA DE TAREAS INGLESA
- RAPIDA ASIMILACION DE LAS TACTICAS EMPLEADAS POR LAS FUERZAS PROPIAS CON EXITOSOS ATAQUES EN:
- FITZ ROY
- ELEFANTE
- BAHIA AGRADABLE
- ATAQUE AL PORTAAVIONES INVINCIBLE

ACCIONES EN EL ESTRECHO "SAN CARLOS"

DIA	PREVISTAS	CUMPLIDAS
21 MAY	63	54
22./23/24 MAY.	82	63

MISIONES REALIZADAS

- MONTE KENT
- BLUFF COVE.
- HARRIET HOUSE.
- TWO SISTER.
- MONTE LONGDON.

DIAS 11 / 12 / 13 JUN:

1º. 55. MISIONES DE COMBATE ORDENADAS.
2º. 42. MISIONES DE COMBATE CUMPLIDAS.

DIA 13 JUN:

1º 30. MISIONES DE COMBATE PREVISTAS.
2º 23. MISIONES DE COMBATE CUMPLIDAS.
3º 2. VUELOS DE C-130.

NOVEDADES:

1º 1. CAMBERRA DERRIBADO.
2º 5. A-4B CON PERFORACIONES POR FUEGO ANTIAEREO.

REABASTECIMIENTO EN VUELO

- A-4B (FA).
- A-4C (FA).
- SUPER ETENDARD (ARA).
- A-4Q (ARA).

CONCLUSION

- SALIDAS PREVISTAS DE COMBATE: 505
- SALIDAS CUMPLIDAS DE COMBATE: 445 (88,11%)
- LLEGARON AL OBJETIVO: 302 (68%)
- AVIONES DE COMBATE AL 02 ABR. 82: 82
- AVIONES DERRIBADOS SIN INCLUIR 1 C-130 / 1 LEAR JET /
  AVIONES "PUCARA": 34 (41%)
- PERSONAL FALLECIDO O DESAPARECIDO: +90% PERSONAL
  MILITAR (OFICIALES 72% - SUBOFICIALES 28%)
  - 10% ERAN SOLDADOS

PERSONAL FALLECIDO O DESAPARECIDO

OFICIALES	36	72%
SUBOFICIALES	14	28%
SOLDADOS	5	10%

PERDIDA DE AVIONES PROPIOS

AVIONES COMBATE	CANTIDAD
A-4 B/C - M-III - M-5	32
CANBERRA	2
IA-58 PUCARA	24
C-130	1
LEAR FOTOGRAFICO	1
HELICOPTEROS BELL 212	2

	CANTIDAD	HORAS VOLADAS	CARGA TRANSP.	PAX TRANS.	TRIP RECUP	DESTRUIDOS	RECUPERADOS
HELI. F.AEREA	4	455:20	569:287	1.829	8	-	2
HELI. EJERCITO	22	480:10	S/INFORM.	S/INFOR.	-	17	-
HELI. ARMADA	1	36:10	S/INFORM.	S/INFOR.	-	1	-

En los fines contemplan el empleo de medios aereos con el objeto de contribuir a obtener el dominio de las areas marítimas de interes y asegurar la protección de los intereses marítimos.-

- Las operaciones aeromarítimas comprenden el apoyo aereo directo a las operaciones navales de superficie, submarinas y anfibias- y el apoyo aereo indirecto a las mismas.-

—

Para las misiones de apoyo aereo directo a las operaciones navales ------ la armada dispone de aeronaves de ala fija y rotor en versatilidad para operar desde bases móviles.-

La campaña de las 100 horas
por Com. J. Arguelles Benet

I. Cuando se lanzó la ofensiva terrestre, con una espectacular pocas veces vista, nadie pensaba en su resonante y fulmineo éxito. Ni siquiera los más optimistas expertos en temas militares de occidente vislumbraron que en el desarrollo de la campaña terrestre, los objetivos asignados por la conducción estratégica serían logra dos con tan inusitada ra pidez

Asi es que se alcanzaron rápidamente las posiciones previstas y desde allí se lanzaron, primero, los ataques blindados para que luego, la propia infantería, como a la carrera, avanzara hacia sus propios objetivos.

Se tomaron los dos puertos más importantes en Kuwai, se rodearon y neutralizaron las fuerzas de la Guardia Nacional impidiendo su retroceso hacia Irak, mientras que la Fuerza Aérea y la Aviación Naval embarcada, en tareas de apoyo de fuego cercano y demás misiones aerotácticas, presionaron sobre la retirada iraquí, desordenando la estructura de sus fuerzas. Asimismo las tropas aerotransportadas efecturan un envolvimiento vertical a través de un a salto a éreo doctrinario, sin una real oposición. Toda la maniobra térrestre, tal cual luce, alcanzó entonces un éxito relampagueante.

En sintésis, los objetivos terrestres son conquistados sin enfrentamientos cruentos y las posiciones iraquies caen una tras otra con una velocidad no prevista, inclusive por la propia logística de las Fuerzas de Coalisión. La única Fuerza que no se rindió de inmediato, como se expresara, fué la conformada por sus tropas élite, es decir, la Guardia Nacional

Sin embargo esta fué rodeada rápidamente y neutralizada cuando intentó su regreso a Irak, quedando embolsada e impidiendosele su retirada, debiendo empeñarse en combates defensivos en el territorio de Kuwai, donde es diezmada ya sin movilidad y sin capacidad de reacción efectiva por el concurso de blindados, artillería y las Fuerzas Aéreas de la Coalisión

II. Cuando en el futuro sea estudiado el desarrollo de la campaña terrestre, dicho estudio, sólo debería hacerse dentro del marco completo de la operación "Tormenta del Desierto" porque de no hacerse de este modo y enfocar el a nálisis de dicha campaña terrestre, independizándola del marco general, podría llevar a extraer conclusiones parciales y por lo tanto erróneas.

Es decir que para evitar análisis incompletos no se deberá estudiar la campaña terrestre específica en sí misma fuera del encuadre general. Aunque sea necesario hacer destacar que el éxito indudable obtenido estuvo muy por encima de las previsiones originales, extraídas de las tablas de factores de Planeamiento de la propia doctrina occidental y del US Army

En tal sentido el análisis parcial que se pueda realizar de la acción terrestre específica arrojará inumerable cantidad de enseñanzas y esas enseñanzas serán válidas (y muy válidas) pero sólo para el desarrollo de nuevas y mejores tácticas que a su vez y recién entonces facilitarán el respectivo desarrollo de una estrategia superior

Esas enseñanzas serán también muy válidas para la evaluación de determinados sistemas de armas y bajo ciertas características particulares de operaciones, como por ejemplo la enorme dependencia logística y la gran servidumbre de mantenimiento que tuvieron que ser enfrentadas en el desierto, como así también el grado de afectación a las propias operaciones, producido por las mencionadas particularidades del teatro.

También pueden extraerse conclusiones sobre la contundencia de las armas empeñadas, los sistemas de puntería aplicados y esto es muy importante, el efecto de las armas sobre los distintos blancos, imprescindible para alimentar las computadoras que procesarán las futuras tablas de factores de planeamiento, etc.

En este sentido el estudio y evaluación específica será muy útil para que sus enseñanzas sean debidamente explotadas. Pero no se podrá profundizar mucho más porque no se puede extraer mayores conclusiones de esta campaña, habida cuenta que no hubo real enfrentamiento entre fuerzas similares o, por lo menos, del mismo orden de magnitud, en realidad no hubo enfrentamiento alguno.

Rescatamos entonces dos conceptos para tener en cuenta. El primero apunta a que un análisis parcial que enfoque sólo a la campaña terrestre arrojará conclusiones parciales y erróneas y el segundo se resume en que dicho análisis aunque circunscriba a los aspectos tácticos, sólo dará limitadas enseñanzas al no haber habido real confrontación

III La Concepción de la Maniobra Estratégica Operacional de la cual forma parte la campaña terrestre, se basó en un concepto estratégico típicamente occidental cuya aplicación, independientemente de los medios empleados, demostró total superioridad a la concepción doctrinaria oriental. La diferencia entre uno y otro concepto operacional, se basa en el empleo realizado del poder aéreo, como la Fuerza que permitió alcanzar con la máxima aceptabilidad, la máxima libertad de acción para la conducción de la coalición aliada.

Desde el primer momento (16-Ene-91) la ofensiva de los aliados se apoyó en el logro y explotación de la superioridad aérea. El logro fué obtenido de inmediato y así es que, barrida la aviación iraquí del Teatro de Operaciones, los aliados tienen toda la libertad de acción a su disposición para aplicar la estrategia más conveniente, conforme a su doctrina.

Esto resulta evidente, tanto por las declaraciones periodísticas, como por el resultado de los primeros análisis efectuados sobre las acciones llevada a cabo.

A partir de ese primer momento entonces fué llevado a cabo el operativo cirugía sin oposición enemiga a algún otro tipo de inconvenientes significativos y con una precisión digna de la Ciencia Ficción, golpeando exactamente en los lugares previstos, batiendo los objetivos seleccionados mediante el empleo del armamento más sofisticado. Ningún blanco, estuviera donde estuviera, era libre de ser alcanzado ya que no existió posibilidad alguna de ocultarlos o enmascararlos, todo había quedado al alcance de los ataques aéreos de día o de noche, con visibilidad o sin ella

Después de los primeros y resonantes éxitos las acciones aéreas continuan, pero ya sin el empleo masivo de los últimos medios tecnológicos como los empeñados al principio. Se pasó entonces a utilizar, mayoritariamente, un armamento mucho más antiguo aprovechando las disponibilidades que atestaban los depósitos de rezago. Pero independientemente del tipo de armas empleadas, todas las salidas de la aviación aliada estaban respaldadas por una absoluta libertad de acción, facilitada, obtenida, o proporcionada por la explotación de la superioridad aérea que permitió durante todo ese primer período, elegir "el que", "el cuando" y "el donde" para determinar "el como", de la manera más apta factible y aceptable, sin la oposición de un enfrentamiento o contraataque de la Fuerza Aérea Iraquí

Fué muy publicitado el empleo de los bombarderos y cazas invisibles al radar, pero después de los primeros días de la ofensivas, se comenzaron a utilizar aviones, helicópteros, cohetes y misiles de una generación post-Corea, recuperados para un empleo masivo y con indiscutida superioridad (B-52, Maverick-Cohetes-bombas, etc) La graduación de las armas empleadas es entonces también un efecto de la libertad de acción obtenida, permitiendo seleccionar los medios más económicos compatibles para cada caso

De esta forma el operativo cirugía original se fué modificando, convirtiéndose poco a poco en una ofensiva convencional, mediante el empleo de armamento convencional contra blancos convencionales

Se puede resumir entonces que en un principio y cuando fué absolutamente necesario los objetivos fueron alcanzados con una precisión que, como dijimos, esta emparentada con la Ciencia Ficción y luego cuando la aviación Iraqui desapareció y a medida que los blancos más importantes habían sido batidos, se continuó con el empleo de un armamento de orden tecnológico secundario de mucho menos costo operacional, con lo cual se optimizaba la relación costo-eficiencia de la ofensiva.

IV Al promediar Febrero todos los objetivos rentables ha - bían sido alcanzados a saber: La Fuerza Aérea Iraquí destruida en tierra o trasladada a Iran, las pistas y los depósitos de combustible también destruídos, las rampas fijas de lanzamiento de los Scud destruídos o neutralizados, las destilerias y probables fábricas de QBR destruidas o neutralizadas, y los caminos y vías de acceso importantes , en condiciones intransitables

Pero sobre todo se había desarticulado el sistema C3- sin el cual se tornaba imposible organizar y conducir una fuerza terrestre significativa, aunque estuviera debidamente equipada e instruida

A partir de este momento el empleo del Poder Aéreo luce como desporporcionado respecto a los resultados a obtener. Los blancos seleccionados para cada salida podrían ser considerados casi como incoherentes por su importancia respecto a la magnitud del ataque. Llegado a este momento muchos observadores empezaron a desconcertarse y se preguntaban donde estaba la famosa contundencia del Poder Aéreo aliado del cual se había hecho gala al principio. Simplemente ya casi no existían blancos para atacar. Y esto que conformaba la real situación imperante siempre fué bien ocultada al conocimiento público.

Sin embargo las acciones aéreas continúan. La reacción iraquí se encaminan sólo hacia la pálida réplica fundamentada en los misiles SCUD con apenas 150 kg de carga útil, que ahora ~~son~~ eran lanzados desde plataformas móviles que debían ser montadas a toda velocidad para poder disparar los misiles antes de ser descubiertos, afectando su trayectoria balística y precisión en los impactos. Su efecto fué más psicológico que real ya sea por la amenaza explosiva intrínsica al no saber cuando o donde se efectivizaría el ataque, o sobre todo por la posibilidad de su empleo con agentes QBR

El desgaste debido a la acción aérea continúa. La reacción iraquí, privada de sus medios defensivos naturales, se hace sentir entonces por medio de actos fuera de escala, como fueron los mencionados ataques indiscriminados con la SCUD, como los derramiento de petróleo en el Golfo, el empleo de escudos humanos delante de los blancos y últimamente los incendios de pozos petrolíferos en Kuwai, etc. Todos ellos son indicativos de haber adoptado acciones desesperadas

Pero la ofensiva aérea continúa, ¿Porqué? ¿Hasta cuándo? Para responder a ello sólo basta en analizar que la doctrina sustentada por los paises occidentales tiene una "servidumbre" fundamental que es el elevadisimo valor intrínsico que le asigna a uno de sus medio que emplea en la guerra, La elevada estimación de su valor no es compartida con las doctrinas orientales de empleo masivo. Y ese medio es el personal, es decir el propio ser humano

Más aún, en este caso particular, la coalición occidental y sobre todo los EE.UU. previeron, desde el origen, la máxima salvaguarda de las vidas humanas involucradas en el conflicto ya que de su apropiado empleo, la conducción estratégica militar debían rendir ajustadas cuentas al finalizar el mismo a sus respectivos poderes políticos y ese exámen no iba a ser fácil

Por eso se continuó con las acciones aéreas, pese a la poca rentabilidad de los blancos disponibles, pese a que los ataques parecían fútiles y que no se obtuviera rédito alguno, hasta un grado tal que la opinión pública mundial comenzó a dudar si la precisión, y contundencia demostrada al inicio había sido real, ya que en esos momentos los éxitos que se obtenían distaban mucho de ser significativos. "Sólo se bombardeaba arena"

Por eso se continúo, hasta que no hubieran ya dudas, no del éxito del cual siempre se descontó, sino fundamentalmente hasta que no hubieran ya dudas, de la aceptabilidad de una campaña terrestre. respecto a la mínima cantidad de bajas compatible con las restricciones políticas impuestas. En tal sentido para los aliados pensar en número de bajas calculado según tablas de factores de planteamiento más optimistas era, por lo elevado, simplemente imposible. Esas cantidades aunque reducidas hubieran excedido en varias veces la aceptabilidad de la operación completa, por el excesivo costo en vidas humanas propias

Cuando se alcanza la certidumbre de haber logrado tal efecto deseado, entonces y recien entonces, se lanza la campaña terrestre, la "Campaña de las 100 horas". Pudieron haber sido 99 ó 104 pero nunca más que eso ¿Porque Porque fué una condición impuesta, un criterio en la planificación absolutamente limitante a la aceptabilidad de la operación toda, que apuntaba estrictamente a la salvaguarda de las vidas humanas de occidente involucradas en el conflicto

Entonces cabe la pegunta ¿Cuál es el factor que posibilitó esta increible y brillante campaña terrestre? La respuesta surge de inmediato: la situación previa alcanzada en el Teatro de Operaciones por la acción del Poder Aéreo Aliado y esa situación, fué un efecto deseado.

V. Quedaran para discutir muchas temas puntuales y circunscriptos pero todos ellos están inmersos en esta verdad inobjetable que fué apropiada la aplicación del Poder Aéreo. Se podrá discutir la acción desvastadora de los blindados aliados, pero como se comento en el Punto II, no hubo contrincante de dichos blindados algún MI-24 "Hind" que los combatiera. También se alabará prolongadamente la mortifera acción antitanque los helicópteros "Apache" pero también pocos hubo "Pucará" que los hostigaran

Y así se podrá subir indefinidamente en orden de abstracción y como conclusión, entonces, se llegara el concepto fundamental La campaña terrestre, o mejor dicho la batalla terrestre no pudo haber sido desarrollada como lo fué sin la favorable situación

previa lograda por el empleo efectivo del Poder Aéreo. Y esta situación fué buscada como objetivo, como efecto deseado, por ser factor fundamental para la aceptabilidad de las acciones posteriores respecto a la mínima cantidad de bajas. Donde la salvaguarda de las vidas humanas occidentales involucradas fué, en este caso, un determinante factor de decisión en el empleo del poder militar.

¿Pudo alguna otra de las Fuerzas Armadas involucradas, como el Ejército o la Armada, haber obtenido "per se" esta situación favorable, previa al lanzamiento de la ofensiva terrestre?

/////.....

L

E X P O S I C I O N

19 Oct 82

TEMARIO

I - INTRODUCCION:

a) Objeto de la exposición.

b) Breves antecedentes.

II- CUERPO

a) Teatro de Operaciones Malvinas.

- Análisis meteorológico.
- Distancias relativas Continente- Islas.
- Situación General.

b) La FAA en Malvinas.

- Organización.
- Bases Aéreas Pto Argentino y Darwin.
- Operaciones con Helicópteros, IA 58, AAa y Radar.

c) La FAA en el Continente (FAS).

- Organización.
- Constitución del Cdo FAS y medios asignados.
- Limitaciones operativas.
- Operaciones Especiales.
- Operaciones de Transporte Aéreo.
- Operaciones de combate.
- Acciones bélicas:

01 de Mayo

San Carlos

- Apoyo a FFSS.
  - . Monte Kent.
  - . Bluff Cove.
  - . Harriet House
  - . Two Sister.
  - . Monte Longdeal
  - . Est House.
- Bahía Agradable.
- Port Invencible.

- Reabastecimiento en vuelo.

III- CONCLUSION

Resumen de salidas- Derribos- Perdidas de personal

NOTA

Esta exposición será explicada sobre la carta y con transparencia. Intervendrán además, los actores de algunas de las operaciones aéreas mas importantes y será ampliada durante su desarrollo, de acuerdo a las preguntas del auditorio, por el expositor y personal de la FAS presente.

I. INTRODUCCION

a. OBJETO DE LA EXPOSICION

ESCUDO 1. El objeto de esta exposición, es brindar sintéticamente, un resumen de lo actuado por la F.A. Argentina en el Conflicto Malvinas, de tal manera que los señores visitantes e invitados especiales reciban la versión oficial y directa del personal que condujo y ejecutó las Operaciones Aéreas en dicho conflicto.

2. Es también un recordatorio a los Camaradas caídos en el cumplimiento del deber, interpretando cabalmente el pensamiento que la Fuerza Aérea siempre tuvo con respecto a la defensa de la Soberanía Nacional y al sagrado juramento de seguir nuestra bandera y defenderla hasta perder la vida.

3. Lo que la Fuerza hizo, es el resultado de un accionar coherente en sus responsabilidades y de un adiestramiento acorde con las posibilidades de sus medios. Este, su bautismo de fuego, fue una clara demostración de capacidad profesional, reconocida por el pueblo argentino, la opinión internacional autorizada y aún, el propio enemigo.

b. BREVES ANTECEDENTES

ESCUDO 1. Como es de público conocimiento, la F.A.A. no se estaba preparando para un conflicto de esta naturaleza, y en consecuencia, sus medios no eran los más aptos para enfrentar una batalla aeronaval del tipo que exigiría el enemigo en MALVINAS.

2. Las especiales características del T.O., impusieron al Estado Mayor que condujo las ~~operaciones~~ mismas, una metodología de trabajo que no era la habitual, haciendo necesario inyectar una gran dosis de creatividad en la planificación de las operaciones aéreas, ya que las mismas estaban alejadas de las prácticas y teorías que rigen las doctrinas normales de empleo del medio aéreo.

////

3. Previendo que ello sería así, el Señor Comandante de la F.A.S., organizó su E.M. eligiendo sus hombres entre aquellos de mayor experiencia en el campo operativo y fundamentalmente, con gran vivencia y conocimiento de las unidades de combate de la Fuerza.

4. De esta manera se logró que aquellos pilotos que debían ejecutar las delicadas y riesgosas tareas, fueran conducidos por sus propios Jefes de Grupos Aéreos de tiempo de PAZ, estando integrado, por ejemplo, el Organo Operaciones por los titulares de los Grupos ~~4 y 6~~ Aéreos de Caza, 2 de Vigilancia Aérea, 1 de Transporte y auxiliares especialistas integrantes o ex-integrantes de unidades operativas.

5. Asimismo se confió las Jefaturas de Bases Aéreas a los Jefes de las unidades de M III, MK 62, IA 58 y a otros oficiales superiores que recientemente habían ocupado cargos de esa responsabilidad en Grupos de Caza o Ataque de la F.A.

6. De tal manera se logró concretar un trabajo de equipo que dió óptimos resultados, no en opinión del suscripto, sinó en el unánime reconocimiento a nivel mundial, lo que constituye un motivo de satisfacción y orgullo para nuestra patria y en particular, para la F.A.A.

(K) Diapositiva Nº 1 - Temario -

II CUERPO

TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS

1. Para facilitar la comprensión del tema me referiré a TRES (3) Areas:

I PARTE

1º) Primeramente se analizará el Teatro de Operaciones Atlántico Sur y posteriormente nos referiremos a la participación de la Fuerza Aérea en el esfuerzo de guerra desde Malvinas y desde el continente.

2. Los aspectos más notables a comentar muy brevemente, referidoa al Teatro de Operaciones MLV son los siguientes:

- Meteorología.
- Distancias Relativas Continente - Islas.
- Situación General.

3. Meteorología: En general las condiciones meteorológicas en el TOS durante los meses de mayo y junio, dificultaron las operaciones aéreas, especialmente en horas de la mañana. Las nubes bajas permanentemente cubrieron por sectores las islas y si bien las misiones se cumplieron, la ubicación de los OOMM, la navegación al blanco y la puntería sobre los mismos se vió limitada por la poca visibilidad y las precipitaciones. En la primera quincena de junio el tiempo empeoró. Hubieron algunos días en los cuales se debió suspender varias misiones y otros en los que no se pudo operar. A modo de síntesis podemos establecer que de los 44 días que duró el conflicto, en 17 ~~días~~ la meteorología de la Isla o del Continente impidió totalmente el despegue de los aviones, en otros 8 ~~días~~ las limitaciones fueron considerables y en el resto de los días las condiciones oscilaron entre buenas y regulares para posibilitar el empleo exitoso del Poder Aéreo.

4. Distancia Relativa: Variaban desde 380 a 530 MN [illegible] desde CRA o CRV.

5. Horas de Luz Diurnas y Nocturnas: Inicialmente NUEVE (9) diurnas y QUINCE (15) nocturnas con una disminución progresiva de las horas de luz y de la temperatura a medida que avanzaba el otoño.

SITUACION GENERAL

(5) 1. Después del 01 Mayo: Se agrega la presencia del enemigo lo que le significó que las altitudes medias y altas no eran utilizables para la aproximación al blanco, porque aumentaban las posibilidades de detección de los radares enemigos y el riesgo de destrucción de nuestros aviones ya que los sistemas de defensa de las unidades navales inglesas eran alertadas, así como tambien sus aviones interceptores.

(6) 2. Después del Desembarco en San Carlos: Además de la artillería y misiles embarcados, el enemigo distribuyó gran cantidad de piezas de artillería antiaéreas apoyadas por interceptores y misiles S/A, especialmente en San Carlos, que convirtieron a esa zona en un área practicamente inexpugnable al punto de haberse perdido en un solo ataque a ese lugar, una escuadrilla completa.

3. A medida que el enemigo fué desembarcando médios en ~~el continente~~, el sobrevuelo del mismo se fué haciendo cada vez más peligroso, llegándose a un momento en que las posibilidades de derribos de nuestros aviones eran superiores al 50 %.

4. La superioridad naval y terrestre inglesa fué total y , en esas condiciones, pretender el logro de la Superioridad Aérea, basada a más de 350 MN del O.M. , era utópica, a pesar de lo cual se prosiguió con el esfuerzo, a conciencia del riesgo cada vez mayor que se corría.

5. a En esa situación ambiental tuvo que operar la F.A.S., lo que acrecienta el valor de las tripulaciones y hace aún más notables los resultados obtenidos, ya que prácticamente sóla tuvo que sobrellevar el peso de la guerra y lo hizo a punto tal, que no sería osado opinar que el resultado de la Batalla Aérea le fué ampliamente favorable.

PARTICIPACION DE LA FAS EN EL ESFUERZO DE GUERRA DESDE MALVINAS

II PARTE

LA F.A.S. en Malvinas

(7) 1. La defensa de las Islas Malvinas fué responsabilidad del General D Mario Benjamín MENENDEZ a quién la Fuerza Aérea le subordinó la totalidad de sus medios asignados a las Islas; a fin de posibilitar la conducción de tales medios se le proporcionó personal Militar Superior y Subalterno, especialistas en las distintas funciones que a continuación veremos en detalle.

(8) 2. La Fuerza Aérea de Tareas "Malvinas' estaba compuesta por un Jefe de Componente Aéreo y Oficiales especialistas en las distintas áreas de Estado Mayor.

(9) 3. Para facilitar el apoyo aéreo a las FFSS, Fuerza Aérea puso a disposición del General MENENDEZ, los medios necesarios y suficientes que se visualizan en el gráfico, como para integrar los organismos colegiados que se constituirían, haciendo la salvedad que el Centro de Información y Control y el radar dependían del Comando FAS, ubicado en el continente.

(10) 4. Las Bases Aéreas Militares ubicadas en Puerto Argentino y Darwin, permitieron la operación de helicópteros, aviones de combate y de transporte. Referente a los aviones IA-58 "PUCARA", pese a las bajas producidas por el enemigo, la Fuerza Aérea logró permanentemente mantenerlos operando desde las islas, reponiendo las pérdidas que se producían a medida que avanzaba el conflicto de acuerdo con los requerimientos que formuló el Comandante Militar.

5. Las BBAAM contaban con:

1º) Escuadrón Artillería Antiaérea:

a) Oerlikon 35 mm

b) Rheimental 20 mm.

c) Misiles SUP / AIRE.

2º) Terminal Aérea.

TRANSFERENCIA

2.

3º) Servicio Reparación de Pista.

4º) Seguridad y Defensa.

5º) Grupo de Operaciones Especiales (GOE)

6º) Comunicaciones.

7ª) Sanidad.

8ª) Servicio Contra Incendio.

9º) Tránsito Aéreo.

10º) Servicios Especiales.

11º) Servicios Generales.

(11) 6. Con la Artillería Antiaérea y Misilistica desplegada en Puerto Argentino y Darwin, la Fuerza Aérea contribuyo significativamente a la defensa aérea de las islas, correspondiéndole por lo tanto una activa participación en la destrucción de CATORCE (14) aviones y DOCE (12) helicópteros comprobados y en los probables derribos de otras SIETE (7) aviones y NUEVE (9) helicopteros.

(12) 7. Hubo una intensa utilización de helicópteros en tareas de transporte de personal y material, durante la fase previa a las operaciones bélicas. Ello permitió montar la Base Aérea Militar "DARWIN" y trasladar el RI-12 asignado para la defensa del área Darwin. Desde el primer día de operaciones se realizaron tareas de búsqueda y rescate de tripulaciones de los aviones derribados sobre las islas y sus adyacencias. La creciente presencia de medios enemigos limitó progresivamente la cantidad de vuelos de Exploración y Reconocimiento, operación que había adquirido gran importancia durante los primeros días del conflicto.

(13) 8. A pesar del esfuerzo realizado por el enemigo, desde el 01 Mayo hasta el último día de operación, para destruir el AD

atacándolo sistemáticamente con aviones VULCAN, HARRIER y helicópteros, bombardeo naval y artillería de campaña el mismo no pudo ser aqulado y los aviones PUCARA y de transporte operaron desde y hacia él, hasta el 13 de junio. Es de hacer notar que se registraron impactos cuyos efectos fueron rápida y eficazmente reparados por los elementos previstos para solucionar tal evento.

(14) 9. Con respecto a las operaciones con IA 58 PUCARA se efectuaron ataques a unidades terrestres, navales y exploración y reconocimiento ofensivo.

10. Estos aviones estaban en inferioridad de condiciones por su poca velocidad, lo que los hizo sumamente vulnerables; sin embargo, dada su facilidad de operación desde cualquier terreno, permitieron un hostigamiento constante al enemigo, traducido en operaciones de AAD, ~~en operaciones~~ relámpago y con una sola pasada, de manera de poder obtener la sorpresa necesaria y evitar excesivos derribos. Luego del desembarco del grueso de la tropa inglesa, su empleo se hizo más problemático por la efectividad de su AAa liviana y sus misiles superficie / aire, a pesar de lo cual se los empleó hasta el último día de la guerra.

(15) 11. Desde el desembarco en San Carlos y hasta el fin de las hostilidades se realizaron tareas de sabotaje y hostigamiento contra el dispositivo enemigo empleándose para tal fin los GOE de la Fuerza Aérea.

(16) 12. Los sistemas de detección radar y control del espacio aérec permitieron desde un comienzo, obtener permanente información sobre los aviones y helicópteros que sobrevolaban la isla y también sobre los buques que operaban en proximidades de la misma. Esta información evitó el ser sorprendido por los ataques enemigos y poner en alerta los sistemas de defensa.

Asimismo permitió poner sobre aviso a las Unidades Aéreas del continente, proporcionarles la ubicación de los atacantes y en algunas ocasiones, guiarlos; lo que posibilitó exitosas operaciones contra Unidades navales al llevarlos hasta su posición exacta. Al mismo tiempo se alertaba a los aviones propios sobre la posición de los interceptores.ingleses.

Otra tarea realizada fue la de dirigir los aviones hasta el punto exacto de bombardeo, en operaciones nocturnas y en malas condiciones meteorológicas.

Es de destacar que a pesar del moderno equipamiento enemigo y sus reiterados intentos de destruir los radares, éstos permanecieron en operaciones hasta las últimas acciones.

III PARTE

PARTICIPACION DE LA FUERZA AEREA EN EL ESFUERZO DE GUERRA DESDE EL CONTINENTE

(17)

1. Ante la creación de una Fuerza de Tareas Inglesa con motivo de la recuperación de las Islas Malvinas, se reactivó la Fuerza Aérea Sur que normalmente opera al sur del paralelo 39°, asignándole los siguientes medios:

(17)

1º) Sistema de Defensa Aérea (Aviones M-III, radares, artillería antiaérea convencional y misilística) instalado a lo largo de toda la costa patagónica.

2º) Escuadrones A 4B, A 4C, M-V y MK-62 (Aproximadamente 80 aviones).

a) Para aquellos que leyeron un semanario publicado en nuestro país, con comentarios de un analista norteamericano, que manifestó que la Fuerza Aérea debió atacar en masa con 225 aviones, es oportuno destacar que se contaba al inicio de las operaciones, con sólo unos 80 aviones aptos para el tipo de guerra que se enfrentaba. Si se quiere estimar cuantos aviones podían llegar al OM, aún se debería descontar de ese número, el correspondiente a fallas del material y operativas (Met. Reabastecimiento, etc).

b) A su vez y fuera de la Fuerza Aérea Sur, el Comando Aéreo Estratégico, organizó Escuadrones de exploración y reconocimiento lejano y cercano, con los que se controlaron las rutas de aproximación a las islas Malvinas y Georgias del Sur, en un intento de detectar el tráfico marítimo británico que se dirigía a la zona en conflicto. (Mencionar aviones civiles)

c) El Comando Aéreo de Transporte (CAT) fue creado para atender los múltiples requerimientos de transporte que generó el Conflicto Malvinas.

d) El Comando Aéreo de Defensa (CAD), planificó y ejecutó la defensa aérea activa y pasiva en el continente y en la Isla integrando el Cdo de la FAS

CONSTITUCION DEL COMANDO FAS

1. Como lo expresé en la introducción de esta exposición el Comando de la FAS estuvo constituido por personal estrictamente seleccionado por su propio Comandante, de notable idoneidad, y sobre todo experiencia en Unidades de combate.

2. Se lo organizó doctrinariamente, con sus Departamentos y Secciones Operativas clásicas, agregándole organismos, cuya necesidad surgió de las exigencias especiales del conflicto.

3. Es así que se tomaron las siguientes medidas:

1º) Se unificó el Comando de la FAS con el Cdo de Defensa Aérea Sur, pasando a desempeñarse el Comandante de este último, como J.E.M. de la FAS y su A-3, como Jefe de la Sección Superioridad Aérea e interdicción del Epto Operaciones.

2º) Se creó una Sección "Operaciones Especiales" para la conducción del Escuadrón de aviones LEAR JET y similares, en operaciones de distracción, búsqueda de objetivos, y contramedidas electrónicas.

3º) Se creó la Sección "Análisis de Operaciones" cuyos integrantes analizaban las realizadas y asesoraban sobre las futuras, con las modificaciones que estimaban oportunas.

4º) Se asimiló el Comando de Transporte, en lo que hacía a las operaciones de "Puente Aéreo" de y hacia las islas, orgánizándose la Sección de "Operaciones de Transporte".

5º) Se hizo depender las "Areas de Defensa Aérea" directamente de la FAS.

6º) Se centralizó el control de todas las operaciones aéreas en el Departamento Operaciones de la FAS, con excepción de las que se realizaban internamente en la Isla,

con aviones de su dotación.

7º) Se asimiló al Comando, personal Superior de la Armada Nacional, creando una Sección de asesoramiento naval, dependiente de Operaciones.

8º) Se reforzó la dotación del Departamento Inteligencia, dirigiéndolo hacia el logro de la obtención de una mayor y mejor Inteligencia Aérea.

9º) Se tomó el control de la defensa antiaérea de todas las BAM del continente a través de la Sección de Defensa Aérea.

4. Estas y otras medidas que se fueron tomando sobre la marcha permitieron controlar y conducir las operaciones con fluidez y velocidad.

5. Las constantes visitas del Comandante, J.E.M. y miembros del E.M. a las Bases Aéreas dependientes y las reuniones periódicas que se hicieron en la Sede del Comando con los responsables de la ejecución de las operaciones, permitieron crear un acercamiento y confianza mutua tal, que no existieron durante el conflicto ningún tipo de incomprensión o dudas sobre las órdenes emitidas y su ejecución.

6. Puede concluirse que en este aspecto, la orgánica de la FAS respondió en un 100 % a las necesidades aéreas emergentes del conflicto.

y en la isla, integrado al Comando de la FAS como una Sección Operativa más.

OPERACIONES DESDE EL CONTINENTE

(18) 1º) Al producirse la recuperación de las Islas Malvinas, la Fuerza Aérea planificó las operaciones aéreas que debería realizar en el caso que Gran Bretaña reaccionara enviando su flota para reocupar las islas.

2º) Esta planificación se llevó a cabo teniendo especial cuidado en que pudiera ser integrada al Plan Conjunto de las FFAA, que debería implementarse en caso de ataque inglés

3º) Hasta ese momento se pensaba que el poder militar argentino que se opondría a las Fuerzas Inglesas, estaría constituído por Unidades de la flota de mar y de la Fuerza Aérea, que hostigarían al enemigo, siendo las FFTT las responsables de rechazar el ataque una vez producido el desembarco.

4º) Posteriormente, la presencia de submarinos atómicos penalizó el empleo de los medios navales, quedando los medios aéreos como los únicos que opondrían resistencia a la Fuerza Naval Inglesa hasta el momento del desembarco.

(19) 5º) De acuerdo con la importancia que para las operaciones revestían los medios del enemigo, se establecieron prioridades de los objetivos a batir, los cuales lo serían únicamente dentro de la zona de exclusión, para focalizar el conflicto.

6º) El desarrollo del mismo determinó que la operación de la Fuerza Aérea se hiciese de acuerdo con sus propias posibilidades y con las oportunidades que le presentó el enemigo, el cual permanentemente cambiaba sus tácticas, acorde con la eficacia de nuestros medios.

7º) Sin embargo, una vez concretada la reacción británica,

la Fuerza Aérea en base a los medios disponibles y a la sofisticación y cantidad de medios del oponente, analizó y evaluó los distintos procedimientos en uso en las armadas del mundo, recibiendo asesoramiento de la propia, de otras amigas y documentos especializados.

8°) En base a ello, y a los medios en oposición la Fuerza Aérea, desarrolló tácticas de empleo inéditas en el mundo, que permitió no sólo hacer la guerra con los medios disponibles, sino alcanzar éxitos resonantes a un bajo costo relativo.
Seguramente, el atacar a la 3ra flota del mundo con aviones sólo un poco más avanzados que los de la 2da guerra mundial, portando armamento convencional, provocara un replanteo de la estrategia naval al demostrar la extema vulnerabilidad de las fuerzas navales de superficie, ante una fuerza aérea que sólo opuso profesionalismo y amor a la patria.

9°) Los resultados saltan a la vista:

a) SEIS (12) buques hundidos por la Fuerza Aérea con armamento convencional, que representan 21.92CTNS.

b) (21) buques averiados comprobados (32.780TNS).

c) SIETE (17) buques averiados probables.

LIMITACION OPERATIVA

2. La mayor limitación operativa que la Fuerza Aérea tuvo que afrontar, fué la distancia de las islas al continente.

3. Esa distancia era ligeramente menor que la del radio de acción de nuestros aviones, por lo que la flota inglesa con solo alejarse un centener de millas hacia el este era invulnerable.

4. Esa distancia obligaba a realizar la mayor parte del vuelo de aproximación en altura, con lo que facilitaba la detección de nuestros aviones en ataque y la alerta de los medios enemigos encargados de su anulación.

5. Esta servidumbre, al agravarse la situación y ante la necesidad de no alertar al enemigo, obligó a establecer corredores de entrada aptos para el vuelo a muy baja altura y a la utilización de casi exclusivamente, aviones con capacidad de reabastecerse en vuelo, por ser los únicos en condiciones de recorrer esa distancia a baja altura (A - 4B / C).

OPERACIONES ESPECIALES

6. Se denominó así a aquellos de distracción y engaño al enemigo que se realizaron con aviones LEAR JET o similares.

7. Los mismos se coordinaron con ataques reales dando un óptimo resultado, ya que provocaron al ENO un desgaste notable, por cuanto alertaban su sistema de defensa y desgastaban sus medios en forma permanente.

8. La técnica usada generalmente, era enviar grupos de tres aviones, simulando una Ella, quienes aproximaban a las islas por distintos rumbos y a gran altura. Estando dentro del alcance radar del ENO, pero fuera de la influencia de la caza interceptora, descendían a vuelo rasante y alcanzado este nivel regresaban al Continente.

9. Con este tipo de operación se logró que el enemigo estuviera en alerta permanente y sacara sus aviones al aire, provocándole un desgaste de sus medios, sin la posibilidad de lograr beneficio alguno.

10. Las tripulaciones de estos aviones estaba constituída por personal civil convocado, al que se le dió jerarquía de Alférez y se agrega siempre abordo del avión y en todas las misiones, personal de aviadores militares, que efectuaban el control de la misión y el informe posterior.

OPERACIONES DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

1. La casi absoluta carencia de información sobre los movimientos enemigos obligó a implementar un sistema de exploración y reconocimiento que operando las 24 horas, cubrió con una intrincada red de observación, toda la costa continental patagónica.

(21) 2. En esta tarea y otras especiales que se ejecutaron, se insumieron 466 salidas que representan un total de 2233 horas de vuelo, registrándose la perdida de un sólo Lear-Jet, que fue derribado mientras cumplía una misión fotográfica en cumplimiento de un requerimiento de las FFTT.

3. La planificación y control de estas operaciones fueron realizadas por una ~~sección~~ sección operativa de Operaciones del Cdo FAS, a cargo de un Oficial Superior, en permanente coordinación con el CAE y la sección operativa de superioridad aérea e interdicción.

OPERACIONES DE TRANSPORTE

(22) 1. Es un error muy común, dada la trascendencia periodística que alcanzó el Puente Aéreo Malvinas, el pensar que las operaciones de transporte constituyeron ese solo aspecto.

2. La realidad nos muestra que el puente aéreo con la tremenda importancia que revistió para la isla, ocupa solo una parte, que no es la mayor, dentro del gigantesco volúmen de cargas y personal que se trasladó a raíz del Conflicto "MLV", siendo el volúmen de movimientos hecho en el territorio Nacional, el más significativo, ya que incluyó despliegues internos, traslados hasta los puntos de embarque aéreos o navales a MLV, etc.

TRANSCRIPCION Nº 14

3. En resúmen, en el gráfico podemos visualizar los totales transportados en el Continente, los transportados a MLV antes del pretendido bloqueo aéreo y los que efectivizaron una vez que Gran Bretaña creyó concretarlo.

4. Las operacionesl del Puente Aéreo se hicieron marginales a partir del 01 de Mayo por la oposición que realizó el enemigo con sus medios aéreos y de superficie, situación que se fue agravando con el correr de los días y sobre todo hacia el final del conflicto, porque a lo anterior hubo que agregarle el hostigamiento a la pista por parte de la AAa desembarcada.

5. Sin embargo y pese a este esfuerzo, nuestros C-130 siguieron operando en la isla hasta la última noche del conflicto, sin haber sufrido ningún derribo en este tipo de vuelo, lo que demostró la habilidad de las tripulaciones y la minuciosidad de la planificación y control al arribo, del radar de la Isla .

OPERACIONES DE COMBATE

(23)

1. La Fuerza Aérea asumió íntegramente su responsabilidad en la guerra aérea. Por su naturaleza, todas sus operaciones son siempre ofensivas.

2. Desde el día 01 de Mayo 82 hasta el 14 Junio, realizó 445 salidas de combate (lo que constituye el 95 % de las misiones aéreas totales realizadas en la guerra- ARA 20 Salidas con aviones A 4Q y Super Etendar).

3. Se volaron 2782 horas en misiones de combate.

4. Las operaciones aéreas que se concretaron fueron:

1º) Ataques a Buques:

a) DOCE (12) buques hundidos.

b) VEINTIUN (21) averiados comprobados.

c) DIEZ Y SIETE (17) probablemente averiados.

Esta cifra no incluye los buques hundidos por la ARA.

d) Ataques a cabeza de playa.

e) Ataques a Fuerzas Terrestres.

ACCIONES BELICAS DIA 01 MAYO 82

1. Vamos a historiar los hechos principales:

(24) 1°) El día 01 de Mayo 82 la flota inglesa se aproximó a Malvinas con gran parte de sus unidades, probablemente con fines intimidatorios o porque subestimaron las posibilidades argentinas. La Fuerza Aérea, al conocerse que algunas unidades navales estaban al alcance de sus aviones, reaccionó atacándolas. Durante ese día se realizaron 56 salidas, lográndose, en lo que constituyó el bautismo de fuego de la FAA, demostrar al enemigo que existía una decidida voluntad de lucha y de impedir la reocupación de las Islas Malvinas.

2°) Se averiaron seriamente, esto comprobado por observadores de Puerto Argentino, por lo menos DOS Fragatas siendo visible esa noche desde tierra grandes explosiones en las mismas.

3°) Fueron derribados Cuatro aviones propios, primeros caídos en Combate de la Fuerza Aérea, los que en su holocausto hicieron tomar conciencia al Comandante inglés, que no debe subestimarse a ningún enemigo, menos aún a quiénes estaban decididos a defender el suelo Nacional.

4°) Aprendida esta primera lección por los ingleses, fue visible por todos, la prudencia con que realizaron sus próximos movimientos, con preferencia en horas nocturnas y nunca más hasta San Carlos, en forma masiva, y aún entonces, sin poner el nucleo principal de la flota al alcance de nuestros aviones.

5°) La Fuerza Aérea, sus comandos y tripulaciones, aprendieron aceleradamente las lecciones que la guerra les brindaba cada vez que el enemigo destacó sus buques, ya sea como presuntos piquetes radar, para cañonear las Islas o para efectivizar un bloqueo que se les diluía entre los dedos, la reacción se produjo apenas estaban al alcance de nuestros aviones y se disponía de la información para ubicarlos y atacarlos en tiempo.

6°) Los ataques a buques en Fitz Roy, Bahía Elefante, Bahía Agradable y Portaaviones Invencible son claros ejemplos, entre otros, de este aserto. En ellos el ataque fulminante produjo grandes daños (1 FF en Fitz Roy y otra averiada en Bahía Elefante, la Plymouth, el Sir Tristan y el Sir Galahad en Bahía Agradable).

2°. Esta primer batalla Aérea de P Argentino, significó la puesta a prueba de las tácticas de empleo que se habían planificado para atacar a buques. Su resultado demostró el acierto en las mismas, ya que la relación, daños producidos/ bajas propias fue favorable y permitió partir de una base firme, experimentada, para las nuevas operaciones a realizarse.

3°. Consistió esta táctica, resumidamente, en ataques masivos, a muy bajo nivel y en oleadas sucesivas con el menor intérvalo posible, para no dar tiempo a la recuperación del ENO. Los ataques no fueron nunca inferiores a 16 aviones por oleada, en escuadrilla de 3 aviones con diferentes OM.

4°. El armamento usado fue el de bombas de 500 Kgs y 250 Kgs, con espoletas con 8 a 12 segundos de retardo, lo que permitía el paso de todos los aviones antes que hicieran explosión las bombas.

a 5)

ATAQUES A CABEZA DE PLAYA: Ba SAN CARLOS

TRANSFER. Nº 17.

(25)

1. El 21 May 82 a las 08:15 horas, el puesto Comando de la FAS recibió la información sobre la presencia de Barcos Ingleses en la entrada del Estrecho San Carlos. Dos de ellos cañoneaban la costa.

2. Con estos datos se montó una operación aérea tendiente a atacar lo que aparecía como un desembarco, a pesar de haberse recibido asesoramientos que manifestaban que solo constituía una operación destinada a encubrir un desembarco real en otro lugar, ya que se aducía, ese era un lugar inadecuado para tal tipo de operación.

3. A las 10:00 hs, un avión destacado desde la isla, informa sobre la presencia de alrededor de doce barcos de diferentes características, por lo que las pocas dudas que quedaban desaparecen ante la evidencia. La operación de todas formas ya había sido lanzada y a las 10:10 horas la primera ELLA ya se encontraba sobre el blanco, durante ese día, se continuaron los ataques hasta completar 54 misiones. Lo demás es historia conocida.

4º Siete aviones perdidos en ese ataque masivo hablan por sí sólo de la furiosa defensa que opusieron las Fuerzas Británicas. Las oleadas sucesivas de ese día y los siguientes, encontraron cada vez más obstáculos. A la artillería antiaérea de los barcos se fue sumando la de tierra, que desembarcaba y se emplazaba en los períodos de calma, ante la ausencia de oposición terrestre. La carencia de información era total, evaluándose el progreso del desembarco tan sólo por medio de los informes de los tripulantes que regresaban de sus misiones.

5º De la efectividad de la defensa habla por sí sólo la gran cantidad de perforaciones con que regresaban algunos aviones y que los inutilizaba por el tiempo requerido para su reparación (entre DOS Y SIETE DIAS).

6. Vale una anécdota para graficar lo mencionado. 2 A-4 que regresaban con gran perdida de combustible lanzaron el aviso de emergencia, ante lo cual un reabastecedor abandonando toda prudencia, se adelantó hasta casi sobrevolar las Islas. Allí enganchó a ambos aviones, y los llevó, suministrándoles combustible en forma permanente, hasta prácticamente el aterrizaje, ya que sus tanques no retenían el combustible. DOS datos finales:

1º) Se le suministraron a ambos alrededor de CUATRO veces su carga completa de combustible, Lo que debían consumir en OCHO horas lo consumieron en TREINTA minutos.

2º) El reabastecedor, que entregó su carga mas allá del límite de seguridad, debió aterrizar en el mismo AD en EGA de combustible.

7. Los días 22, 23 y 24 de Mayo, se ordenaron 82 salidas, de las que, por diversas causas, se cumplimentaron 63, lo que significa un TOTAL de 117 Salidas sobre San Carlos con 13 aviones derribados (11 %) que en lenguaje aeronáutico constituye una perdida elevada.

8. De esto podemos extraer una conclusión, que sin embargo, no es nueva: "La guerra moderna no puede ser ganad por una sola Fuerza, excepto que el desnivel técnico con el adversario sea excesivo". Es un trabajo que si no es conjunto está destinado al fracaso.

9. Después del 24 May, las misiones eran intermitentes y buscando la sorpresa, ante la cada vez mayor defensa antiaérea que el enemigo continuaba implementando. Además, el desembarco estaba consolidado y las perdidas propias que comenzaban a afectar seriamente el poder combativo de la Fuerza, no compensaban el atacar blancos, que, por su cada vez mayor dispersión, dejaban de ser redituables.

10. Del ataque a San Carlos, sacamos como experiencia, el alto poder de las Defensas inglesas, que actuaron

con total impugnidad, por falta de hostigamiento terrestre o naval.

11. Fue necesaria entonces, una revisión de procedimientos y tácticas y se llegó a la conclusión que la única forma de alterar el curso de la guerra era obteniendo la superioridad aérea y que la única forma de lograrla era hundiendo uno o los dos portaaviones enemigos.

(26)

ATAQUE A FUERZAS TERRESTRES

1. El apoyo aéreo directo a las FFTT constituye la mas discutida y la menos rentable de las operaciones aéreas ello es debido a que se requiere:

1º) Información precisa sobre el blanco a batir.

2º) Sus coordenadas.

3º) Marcación de la línea del frente para no tirar sobre propia tropa y de ser posible guía de tierra hacia el blanco.

2. No se contó en Puerto Argentino con información exacta sobre blancos rentables, siendo generalmente, una vaga información producto de visualización de patrullas o estimaciones en base a datos incompletos.

3. Al carecerse del punto anterior, las precisiones sobre coordenadas o ubicación sobre cartas, eran también estimativas.

4. No hubo en ningún momento marcación de la línea del frente, es más, este era bastante impreciso y cambiante y las informaciones contradictorias.

5. Al carecerse o haber deficiencias en todo lo anterior, de nada servía una hipotética guía hacia un blanco estimado.

6. Si a ello agregamos, la cada vez mayor cobertura aérea enemiga que obligaba a nuestros aviones a volar a muy baja altura y le sumamos el tratar de visualizar blancos de poco tamaño volando a 900 Km/hora, se comprenderá fácilmente porque se considera a este tipo de operación poco

eficaz y altamente expuesto, siendo en consecuencia de muy baja rentabilidad.

7. Los requerimientos recibidos de la Isla, eran de ataques a posiciones de artillería o lugares en los que se estimaba existían concentraciones de tropas. Estos requerimientos, una vez cumplimentados, dejaban tiempos libres que se llenaban por medio de reconocimientos ofensivos.

8. La imposibilidad de sobrevolar zonas ocupadas por propia tropa, ante la carencia de comunicaciones con la artillería antiaérea lo que se traducía en el peligro de ser derribados por la misma como efectivamente sucedió, creaba servidumbres dificiles de vencer.

TRANSPAR. Nº 18

27

9. A pesar de ello, se cumplimentaron misiones sobre Monte Kent, Bluff Cove, Harriet House, Two Sister, Monte Longdon, Estancia House, etc. efectuándose reconocimientos ofensivos sobre las rutas norte y sur de aproximación a Puerto Argentino.

10. Se ha manifestado que ~~no~~ hubo ~~o no fué vista la actuación~~ una disminución de vuelos de la Fuerza Aérea, en los ultimos TRES (3) dias de operaciones:

1º) PREGUNTO: Si no se puede sobrevolar las posiciones propias, como hacer para que nuestros soldados visualicen los aviones de la Fuerza Aérea que operan apoyándolos mediante ataques a la retaguardia del enemigo.

2º) OTRA PREGUNTA: Si nuestra última pérdida en combate, un Canberra, se produce el día 13 de junio, alrededor de las 22:30 horas mientras bombardeaba una concentración de tropas, y Puerto Argentino cesa de combatir al día siguiente en la mañana, SIGNIFICA ELLO QUE NO SE OPERO HASTA ULTIMO MOMENTO?

11. Resumiendo y concretando, en los días 11, 12 y 13 Jun, el Comando FAS ordenó 55 misiones, 42 de ellas se cumplimentaron atacando tropas, helicópteros, posiciones de artillería, puestos de comando y comunicaciones.

12. El último requerimiento de Apoyo Aéreo de Fuego fué solicitado por la isla en la noche del 11 de junio, anulándose el día 12 a las 08:30 horas, por su solicitante, dado lo cambiante de la situación terrestre y la falta de información sobre la misma. El requerimiento consistía en "Buscar objetivos detrás de las líneas enemigas". A pesar de ser anulado, se efectuaron reconocimientos ofensivos.

13. Finalmente el día 13, último día de operación, se previeron 30 misiones, se cumplieron 23, se perdió un avión y regresaron cinco con averías del fuego antiaéreo.

14. Ese mismo día hubo DOS (2) vuelos de C-130, el primero despegó de MLV a las 06:30 horas y el último a las 21:10 horas. Este estuvo detenido en el AD durante una hora por fuego de artillería de campaña sobre el mismo. Llevaban un cañon de 155 mm y munición y evacuaron heridos al regreso. U[redacted] parte. Las cargas de los C-130 respondieron en el último período, exclusivamente a prioridades establecidas por el Comandante militar de Malvinas.

15. Hay dos operaciones que quiero mencionar muy especialmente: Bahía Agradable y ataque al Portaaviones INVENCIBLE.

16. La operación sobre Bahía Agradable fué planificada y ejecutada casi simultáneamente, ya que en cuanto se recibió la información de la Isla referida al movimiento de buques enemigos en la zona, se comenzó el alistamiento de los medios en las versiones y configuraciónes que correspondías, mientras el resto del Departamento planificaba la operación.

17. Se enviaron dos oleadas de aviones A-4, con reabastecimiento en vuelo, de ida y regreso y OCHO (8) aviones DAGGER, a efectos de producir el mayor daño en el menor tiempo posible y tener oportunidad de enviar otra salida antes de que pudieran recuperarse del primer ataque.

18. La sorpresa fué total en la primera incursión, ya que las Ellas llegaron al objetivo cuando recién iniciaban el desembarco y la resistencia encontrada no fué significativa, en relación a ataques anteriores, a tal punto que los pilotos pudieron repartirse los buques con cierta comodidad, produciendo el hundimiento de dos unidades, afectando a otras dos y atacando inclusive la playa de desembarco.

19. Los aviones que participaron en esta primera salida regresaron sin novedad, lo que significó el mayor éxito hasta ese momento, de la Fuerza Aérea. El segundo ataque no tuvo tanta fortuna, por cuanto no se explotó desde tierra este éxito y se dió tiempo al enemigo a preparar sus defensas antiaéreas, con lo cual se vieron anuladas las ventajas del primer ataque.

20. De este ataque quedó como experiencia, que, cuando se lograba el factor sorpresa, las posibilidades de supervivencia crecían en forma notable y los daños producidos cobraban una significación tal, que hacían pensar al enemigo detenidamente, antes de arriesgar operaciones similares.

21. Sin embargo, también dejó como conclusión que ello no valdría de nada, si los éxitos no eran explotados en forma inmediata por las fuerzas terrestres.

22. Bahía Agradable fué un claro ejemplo de lo que puede lograrse cuando se conjugan una planificación adecuada y una ejecución idónea, pero también fué un ejemplo de lo que no se logra, cuando su acción no es acompañada por una vigorosa acción de superficie.

23. La Operación Invencible fué consecuencia del convencimiento del del Comandante y del E.M. de la FAS, que sólo hundiendo los portaaviones podría cambiarse el curso de la guerra. Con ese clafo objetivo, se fué pensando y planificando el ataque al Portaaviones Invencible.

24. A tal fin se realizaron múltiples operaciones de búsqueda, para tratar de ubicarlo con cierta precisión en el mar, sabiendo que debía estar a una distancia no mayor de 120 ó 130 MN al Este de las Islas, deducido por el movimiento de los aviones que operaban desde él y que constantemente ploteaba el radar Malvinas.

25. La distancia a recorrer en la navegación de ida y regreso, superaba casi el doble la autonomía de nuestros aviones, por lo que se estudió la aceptabilidad de hacer un triple reabastecimiento en vuelo en caso de necesidad. Debe tenerse en cuenta que el vuelo de ida debía hacerse pasando lejos de la isla, para evitar la detección del radar enemigo y además, gran parte de él, a bajo nivel.

26. Luego de obtenidos los datos necesarios, se planeó en detalle, la operación, rutas de aproximación y alejamiento, cantidad de aviones a emplear, armamento, reabastecimiento en vuelo, lugar de despegue, selección de tripulantes, etc. Se llegó a lo siguiente:

Tipo de avión = 4 A-4C y 2 S.E. (ARA)
Armamento = Bombas de 250 lbs (3 x avión) y Misil EXOCET.
Reabastecimientos = 2 con posibilidades de 3.
Aproximación = Por el sur, alejado de la Isla.
Navegación = GRAN - BAJA - BAJA - GRAN
Sistema= OMEGA.
Aproximación final: Guiados por aviones S.E. que arrojarían su misil y regresarían, siguiendo los A-4 hasta el objetivo para rematar la acción.
Base de despegue: BAM GRANDE.

27. Se fijó el día y la hora y se lanzó la operación. El relato de la misma será efectuado por uno de los Actores del mismo.

(28)

REABASTECIMIENTO EN VUELO

1. Un solo concepto acerca del reabastecimiento en vuelo. Los aviones reabastecedores (KC) se constituyeron poco a poco en el elemento auxiliar imprescindible para las operaciones, al necesitar los aviones cada vez más combustible para poder operar, cada vez más tiempo, a baja altura. Otras veces fueron el único medio de llegar al continente dadas las perforaciones sufridas por los aviones en sus tanques. Ninguna misión a larga distancia podía planearse sin su concurso. A-4B y A-4C de Fuerza Aérea, Super Etendard y A-4Q de la Armada, debieron operar con su apoyo para poder arribar al objetivo impuesto.

2. El éxito en este aspecto fué total ya que se realizaron prácticamente sin novedad, el 100% de las operaciones de este tipo planificadas, efectuandose, cuando era posible, el reabastecimiento fuera del alcance de la aviación enemiga.

3. La coordinación lograda entre abastecedores y abastecidos fué notable y los encuentros se produjeron siempre en tiempo y lugar adecuados, demostrando un adiestramiento excelente de las tripulaciones.

4. Se hizo casi rutinario el doble reabastecimiento y los aviones KC 130, prácticamente, estaba en vuelo durante la totalidad de las horas diurnas, regresando a distintas bases sólo a cargar el combustible necesario y que permitiera el tiempo disponible.

5. Sólo cabe admiración y respeto a sus tripulaciones que escatimaron horas a su descanso y cumplieron con su deber a un mismo nivel que las tripulaciones de los aviones de caza, permitiéndoles cumplir con sus misiones, con la seguridad que encontrarían su apoyo en el lugar y la hora indicada, sin ninguna duda.

6. Debe recordarse que un error en este aspecto hubiera significado que los pilotos de combate tendrían que haberse eyectado en el mar, por falta de combustible, cosa que no ocurrió en todo el conflicto.

CONCLUSION

(29)

1. Los datos que se mencionarán a continuación, constituyen testimonio suficiente del profesionalismo y sentido del deber con que operó la Fuerza Aérea.

2. De las salidas previstas de combate (505) cumplió el 88,11% (445).

3. De las cumplidas (445) llegaron al OM el 68 % (~~302~~ 275).

4. Se volaron 12.454 horas.

5 De los 82 aviones de combate con que inició las operaciones fueron derribados 34 (41%). (No se incluyen 1 C-130 - 1 LEAR-JET y los "PUCARA" de MLV).

6. De su personal fallecido o desaparecido:

1º) Más del 90% era personal militar de carrera.

2º) Menos del 10% eran soldados. (65%)

3º) Del personal militar de carrera, ~~el 72%~~ 36 eran Oficiales y y 14 ~~el 28%~~ Suboficiales. (25% -

7. La Fuerza Aérea quiso ser integral e indivisible.

8. Aspira a ser moderna, eficiente y mantenerse al tanto de los últimos adelantos operativos en su especialidad. No siempre la situación de la Nación o conceptos presupuestarios restrictivos o parcializados, se lo permitieron.

9. Hubo quién la acusó de estar demasiado en el aire y no apreciar los problemas de la tierra, olvidándose quizás que solo la altura permite la visión total y diferenciada de las cosas y las circunstancias.

10. Su estilo de vida y los riesgos de la profesión la acostumbraron al peligro y la alejaron de otras apetencias personales.

11. Hoy más que nunca se siente satisfecha con lo realizado porque le permitió servir a la Patria con eficacia cuando ésta necesitó de los servicios para los cuales fuera creada.

12. Con honestidad y fundamentalmente con sinceridad, hoy he expuesto sus errores y sus aciertos, sus fortalezas y sus debilidades, consciente que debe rendir cuenta sobre el accionar que le cupo en el conflicto MLV

13. No quiero terminar sin destacar una vez más la integridad del Poder Aéreo. Por ello quiero ~~agradecer~~ nombrar especialmente y por igual a todos los que colaboraron con la Fuerza Aérea. A los voluntarios que integraron sus filas, a los que contribuyeron brindando diversos y vitales medios, a las Instituciones que nos ofrecieron su apoyo, al personal civil que integró sus Unidades Auxiliares, a la industria que con ingenio y voluntad solucionó necesidades insoslayables, a los civiles convocados que volaron con nosotros o participaron en nuestros vuelos, a los que estando de baja o retiro pidieron su reincorporación y pelearon como uno más entre los de carrera, a la población y gobierno de las Provincias de la Patagonia donde tuvieron asiento nuestras Unidades de Combate, a la ciudadanía en general que nos acompañó en la Histórica Gesta, A casi todo SUDAMERICA por su apoyo moral y aquellos EXTRANJEROS que nos hicieron llegar su aliento permanente.

14. La presencia en esta exposición del señor Pierre CLOSTERMAN, es un motivo de orgullo para quienes nos sentimos los herederos de las hazañas de los protagonistas de las batallas aéreas de la II Guerra Mundial, sin distinción de nacionalidades.

15. Nuestro agradecimiento a él por el apoyo moral que nos brindó durante el conflicto. Su valentía de exponer ante el mundo la admiración hacia nuestros pilotos nos hace deudores de la mayor gratitud, sobre todo sabiendo que sus juicios se respaldaban en su experiencia indiscutible y en la honestidad profesional que sin lugar a dudas, posee como veterano piloto de combate. Muchas gracias.

12

TEATRO DE OPERACIONES

1.- DISTANCIAS EXCESIVAS.

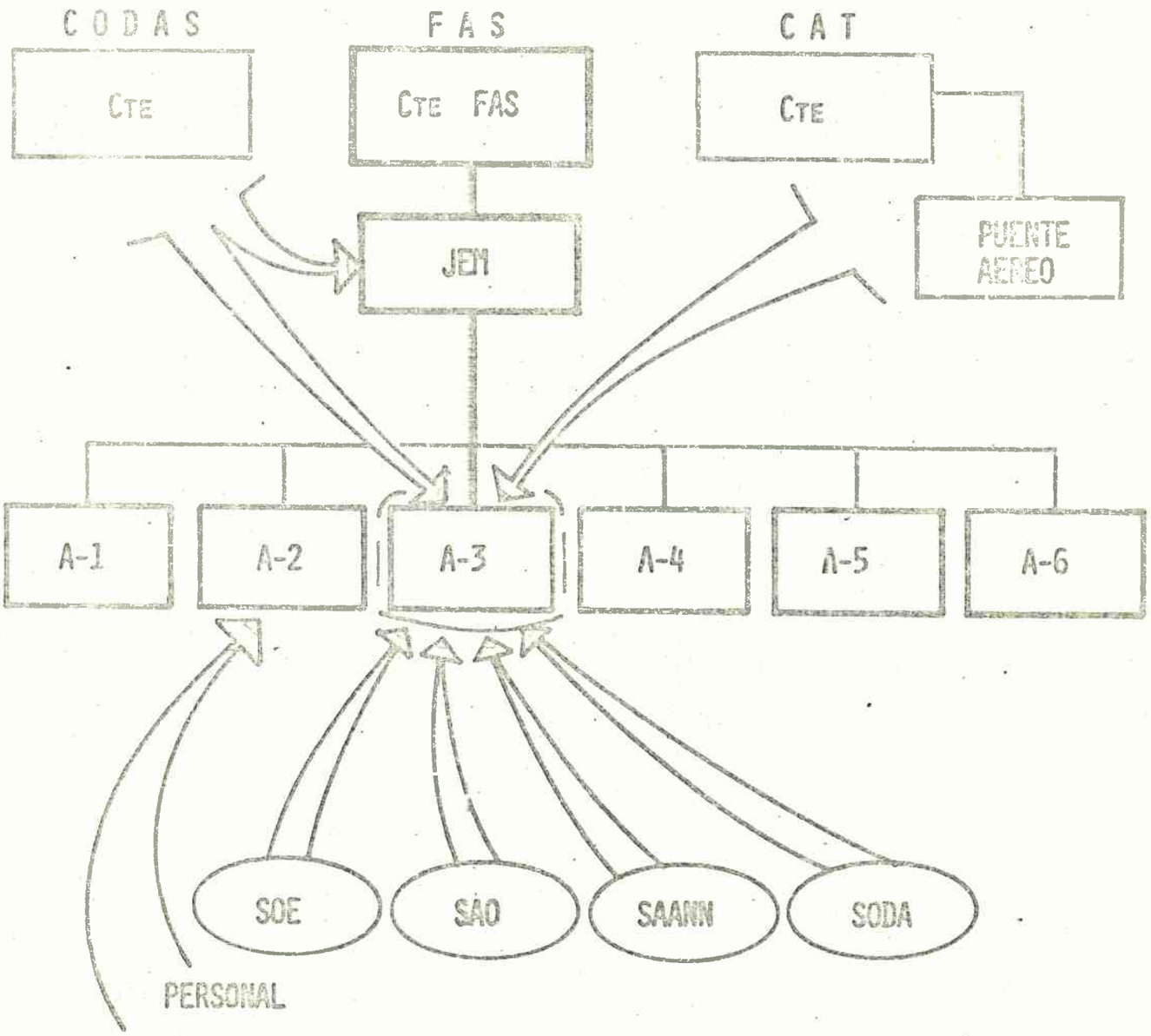
2.- PISTA NO APTA
PARA AVIONES DE COMBATE.

3.- METEOROLOGIA ADVERSA.

4.- POCA EXPERIENCIA DE LAS
TRIPULACIONES EN OPERACIONES
SOBRE MAR.

530 MN
405 MH
420 MN
430 MN
350 MH

ORGANIZACION EL E. M.



VENTAJAS DEL OFICIAL COORDINADOR

1.- NO SE DISTRAE AL A-3 CON TEMAS NO OPERATIVOS.

2.- FILTRA REQUERIMIENTOS E INFORMACIONES.

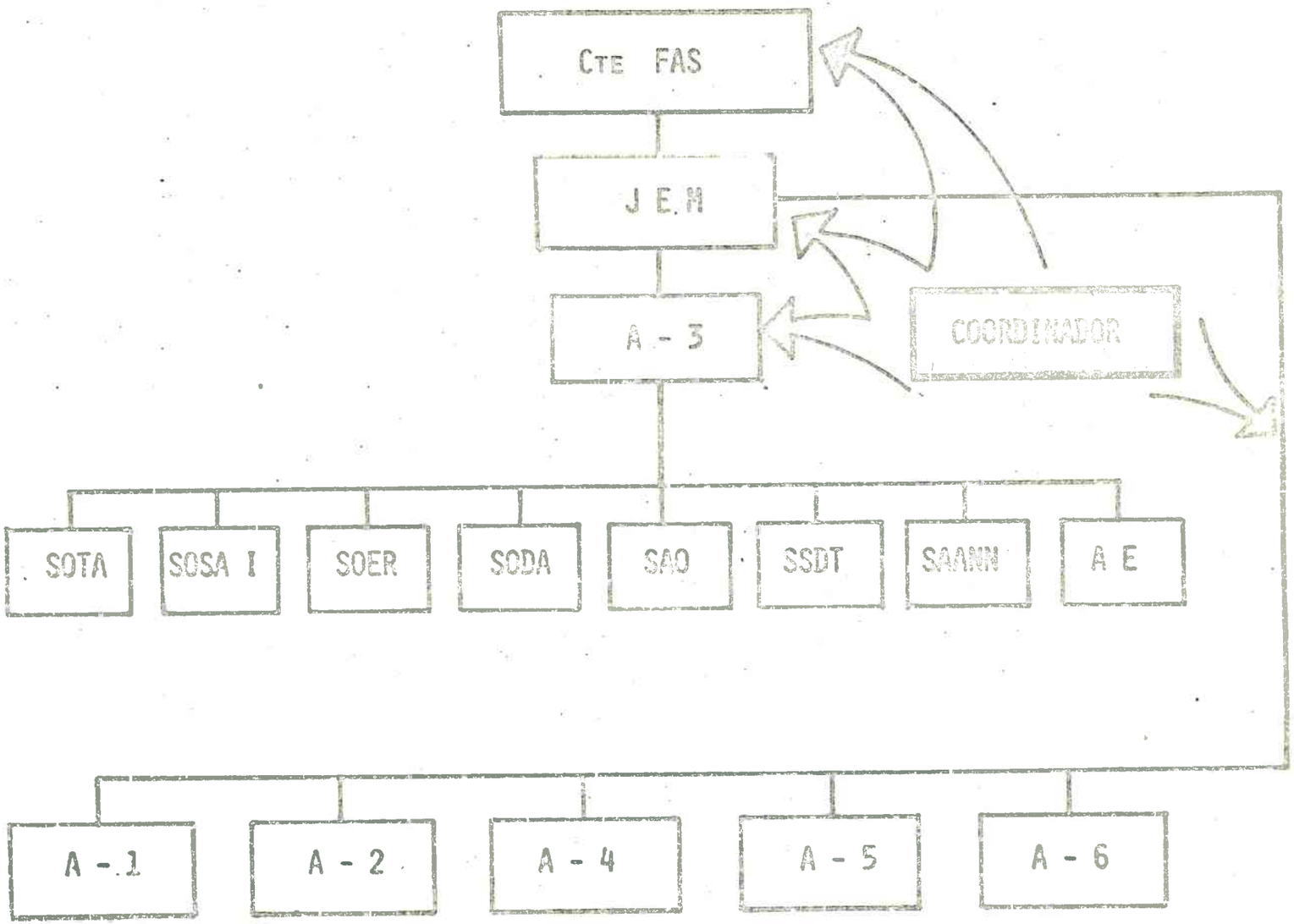
3.- PROVEE INFORMACION DE TODO EL E.M.

4.- FACILITA LA ACCION DEL COMANDANTE.

5.- ATIENDE LAS COORDINACIONES CON EL CAE.

—— o ——

ORGANO OPERACIONES



S. O. T. A.

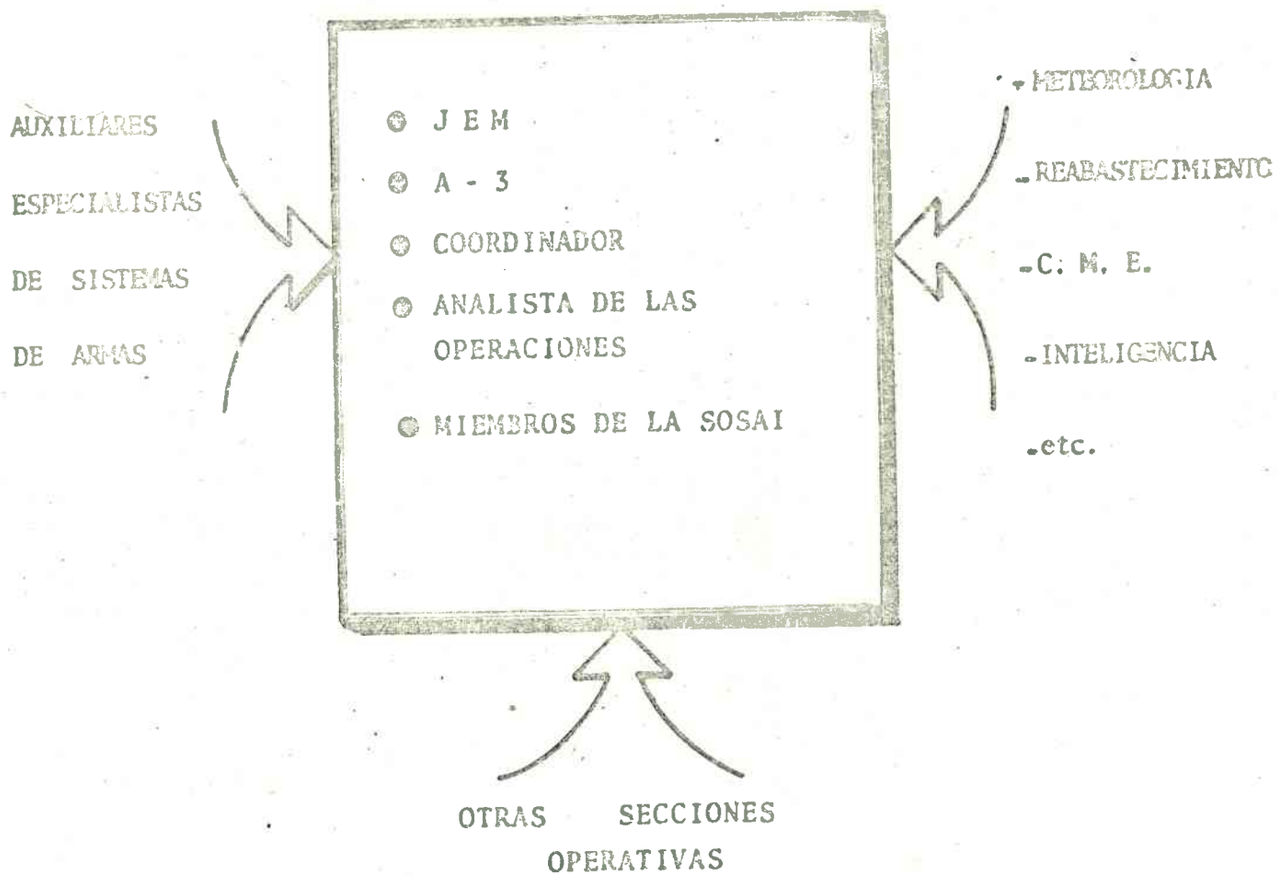
1.- PROGRAMA Y CONTROLA MOVIMIENTOS DE TRANSPORTE AEREO.

2.- PROGRAMA Y CONTROLA MOVIMIENTOS DE LA TERMINAL DE CARGA.

3.- PROGRAMA Y CONTROLA MOVIMIENTOS DE AVIONES REABASTECEDORES.

—— O ——

S. O. S. A. I.


AUXILIARES
ESPECIALISTAS
DE SISTEMAS
DE ARMAS
J E M
A - 3
COORDINADOR
ANALISTA DE LAS OPERACIONES
MIEMBROS DE LA SOSAI
METEOROLOGIA
-REABASTECIMIENTO
-C. M. E.
-INTELIGENCIA
.etc.
OTRAS SECCIONES OPERATIVAS

S. A. O.

T A R E A S

1.- PARTICIPAR PASIVAMENTE EN LA PLANIFICACION DE MISIONES.

2.- CONTROL DESDE EL AIRE Y TIERRA DE LA MISION.

3.- GRABAR LAS COMUNICACIONES EN VUELO.

4.- CONCURRIR A LOS INTERROGATORIOS DE TRIPULACIONES.

5.- ANALIZAR Y BRINDAR INFORME FINAL.

—— o ——

PROCESO DE PLANIFICACION

1.- OBTENCION DE INFORMACION (O.M.)

2.- VERIFICACION Y PROCESAMIENTO

3.- ANALISIS A.F.A. MEJOR MODO DE ACCION

4.- PROPUESTA AL COMANDANTE

5.- TRANSMISION A UNIDADES

6.- CONTROL DE LA MISION

7.- INTERROGATORIOS

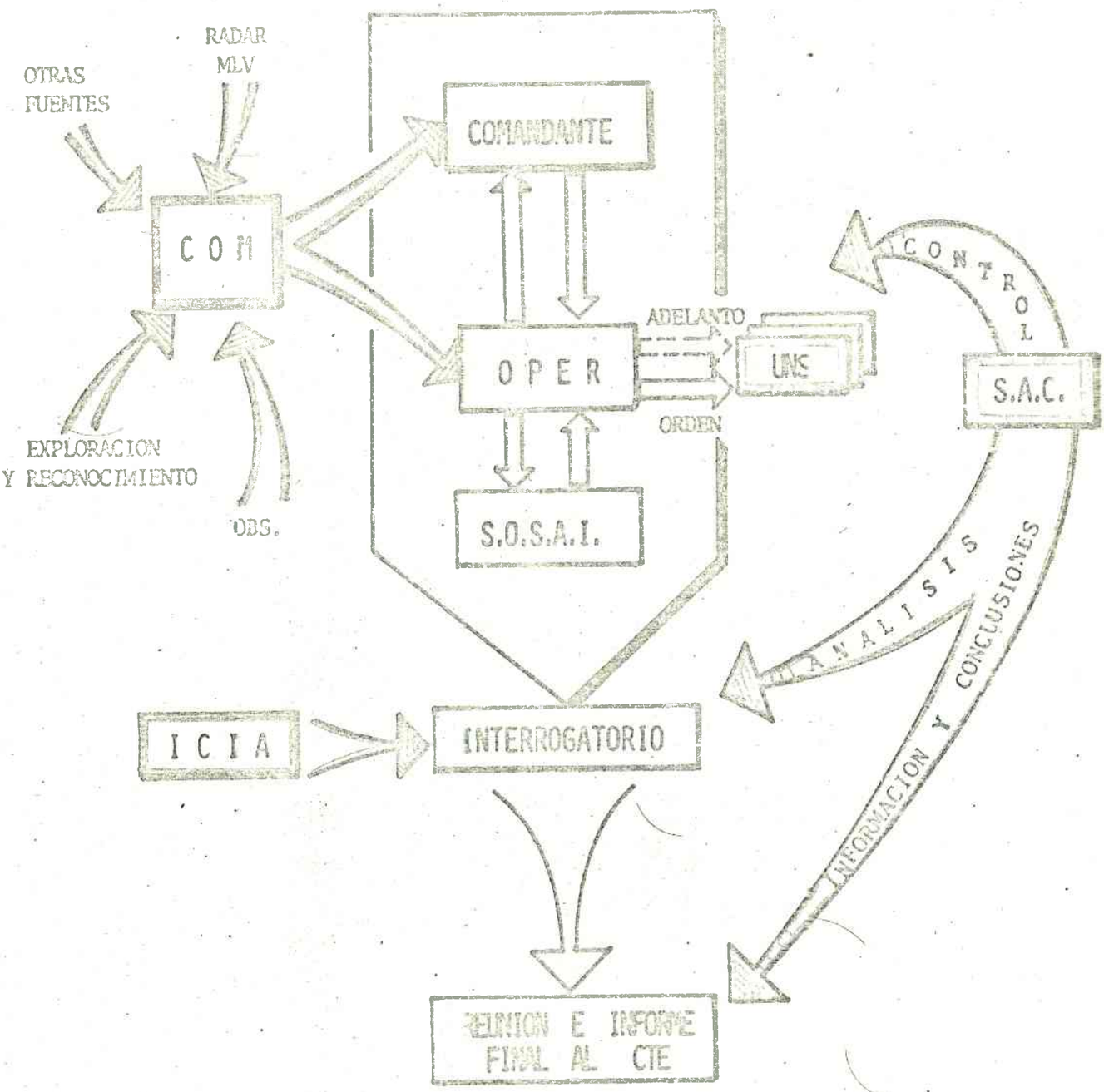
8.- ANALISIS DE RESULTADOS

9.- INFORME FINAL AL COMANDANTE

MEDIOS DE OBTENCION DE INFORMACION

- 1.- E - 707
- 2.- C - 130
- 3.- MK - 62
- 4.- RADAR MLV
- 5.- OBSERVACION VISUAL

PROCESO DE PLANEAMIENTO DE MISIONES



MEDIOS ASIGNADOS

MLV

1.- IA-58 y HELICOPTEROS

2.- AAa :

- 35 mm
- 20 mm
- Misiles Sup/Aire

3.- TERMINAL AEREA

4.- SERV. REPARACION DE PISTAS

5.- SERV. SEGURIDAD Y DEFENSA

6.- GPO DE OPERACIONES ESPECIALES (GOE)

7.- SERV. DE SANIDAD

8.- SERV. CONTRA INCENDIO

9.- SERV. DE TRANSITO AEREO

10.- SERV. ESPECIALES

11.- SERV. GENERALES

MEDIOS ASIGNADOS
CONTINENTE
(FAS)

1.- de DEFENSA :

- M-III
- RADARES
- AAa

2.- de OFENSA :

- A-4B
- A-4C
- M-V
- MK-62
- IA-58

3.- de EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO :

- B-707
- C-130
- LJ-35A
- OTROS

4.- de TRANSPORTE:

- C-130
- KC-130
- F-27
- F-28
- B-737

5.- de BUSQUEDA Y SALVAMENTO :

- F-27
- HELICOPTEROS

C O N C L U S I O N

SALIDAS PREVISTAS DE COMBATE:	505
SALIDAS CUMPLIDAS DE COMBATE:	445 (88,11%)
LLEGARON AL OBJETIVO:	275 (61,79%)
AVIONES DE COMBATE AL 02 ABR 82:	82
AVIONES DERRIBADOS SIN INCLUIR 1 C-130 / 1 LEAR-JET / AVIONES "PUCARA":	34 (41%)
PERSONAL FALLECIDO O DESAPARECIDO:	55
36 OFICIALES	65,45%
14 SUBOFICIALES	25,45%
5 SOLDADOS	9,10%

TEATRO DE OPERACIONES

1.- DISTANCIAS EXCESIVAS.

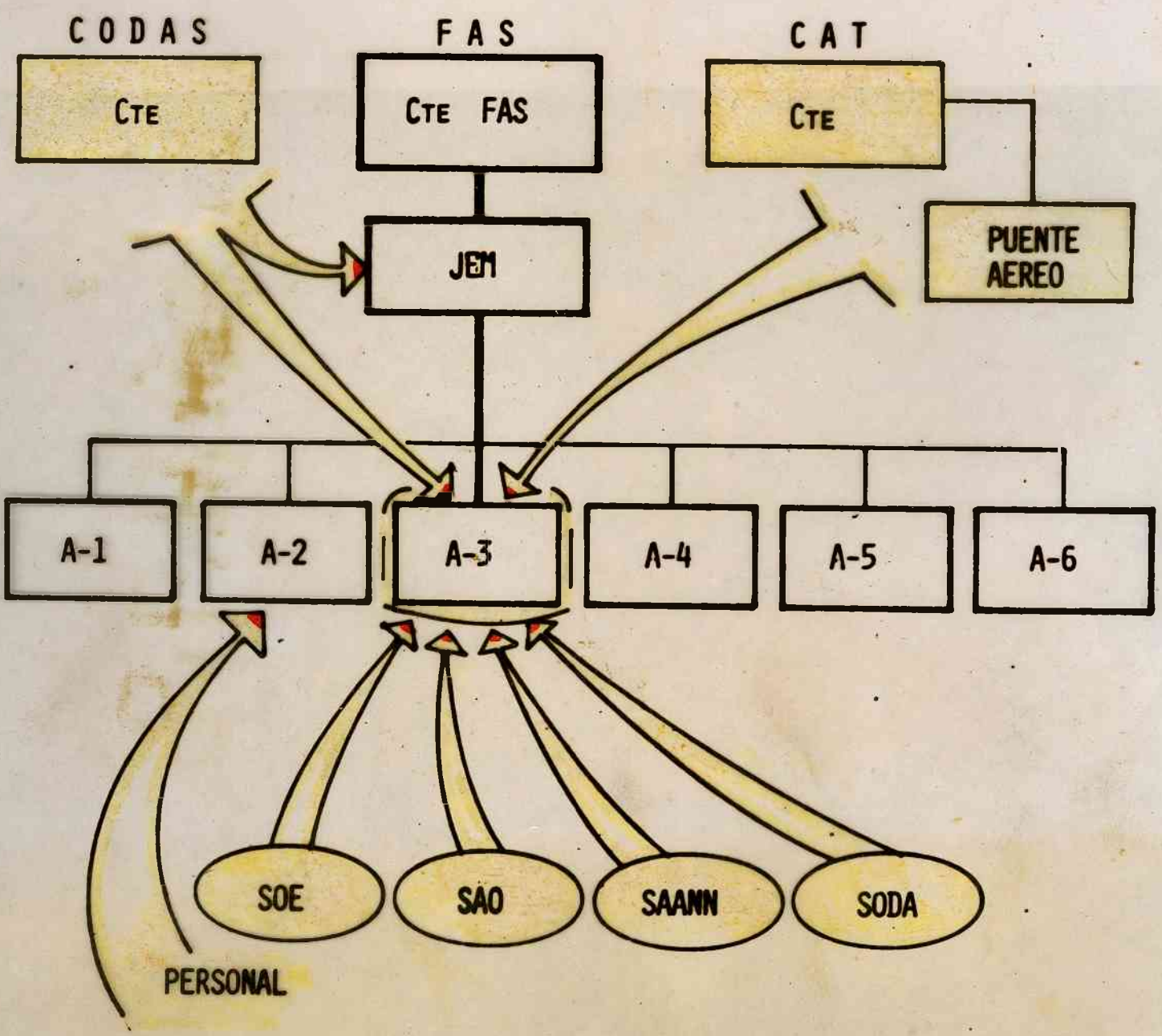
2.- PISTA NO APTA
PARA AVIONES DE COMBATE.

3.- METEOROLOGIA ADVERSA.

4.- POCA EXPERIENCIA DE LAS
TRIPULACIONES EN OPERACIONES
SOBRE MAR.

— o —

ORGANIZACION EL E. M.



VENTAJAS DEL OFICIAL COORDINADOR

1.- NO SE DISTRAE AL A-3 CON TEMAS NO OPERATIVOS.

2.- FILTRA REQUERIMIENTOS E INFORMACIONES.

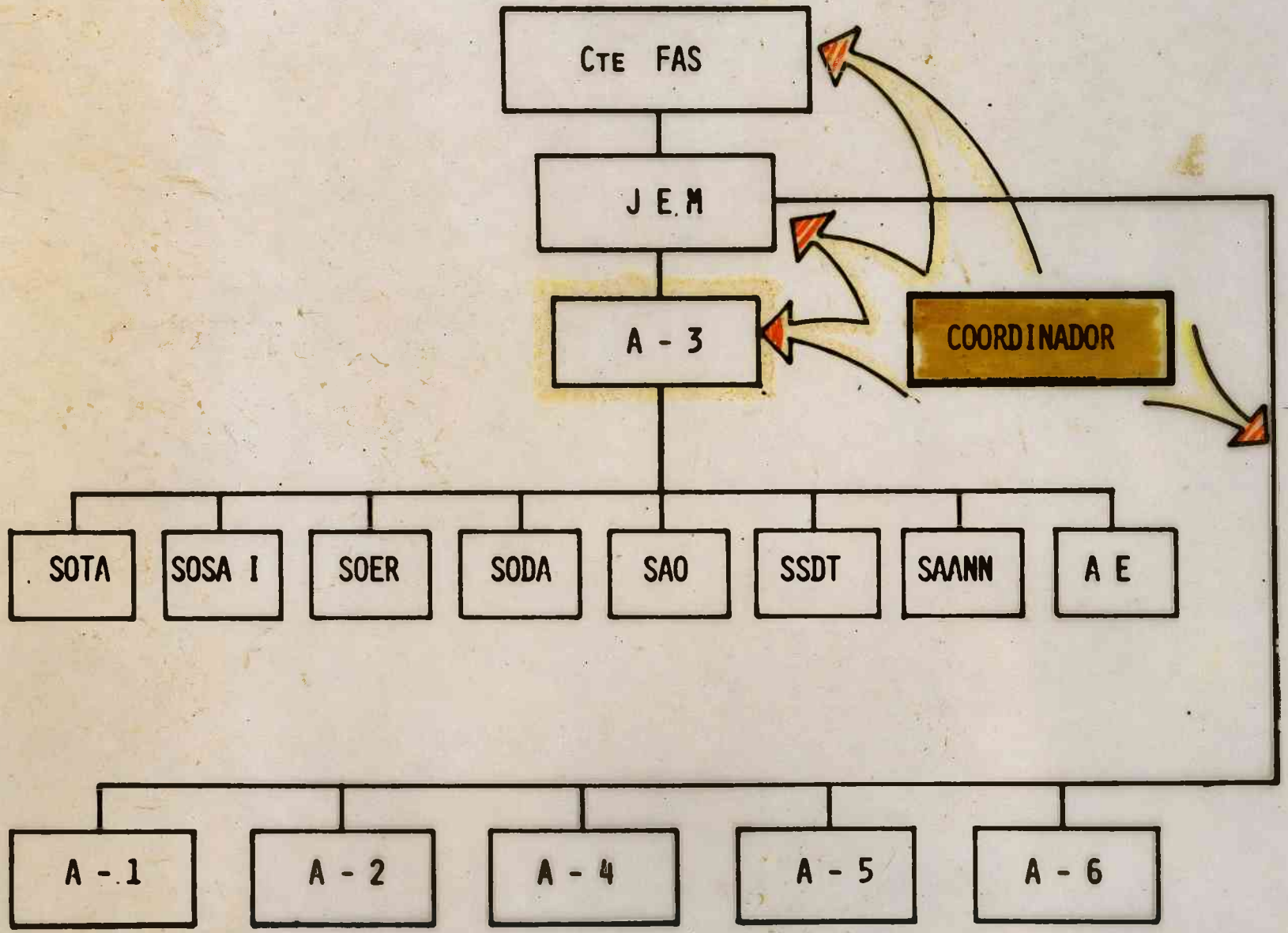
3.- PROVEE INFORMACION DE TODO EL E.M.

4.- FACILITA LA ACCION DEL COMANDANTE.

5.- ATIENDE LAS COORDINACIONES CON EL CAE.

— o —

ORGANO OPERACIONES



S. O. T. A.

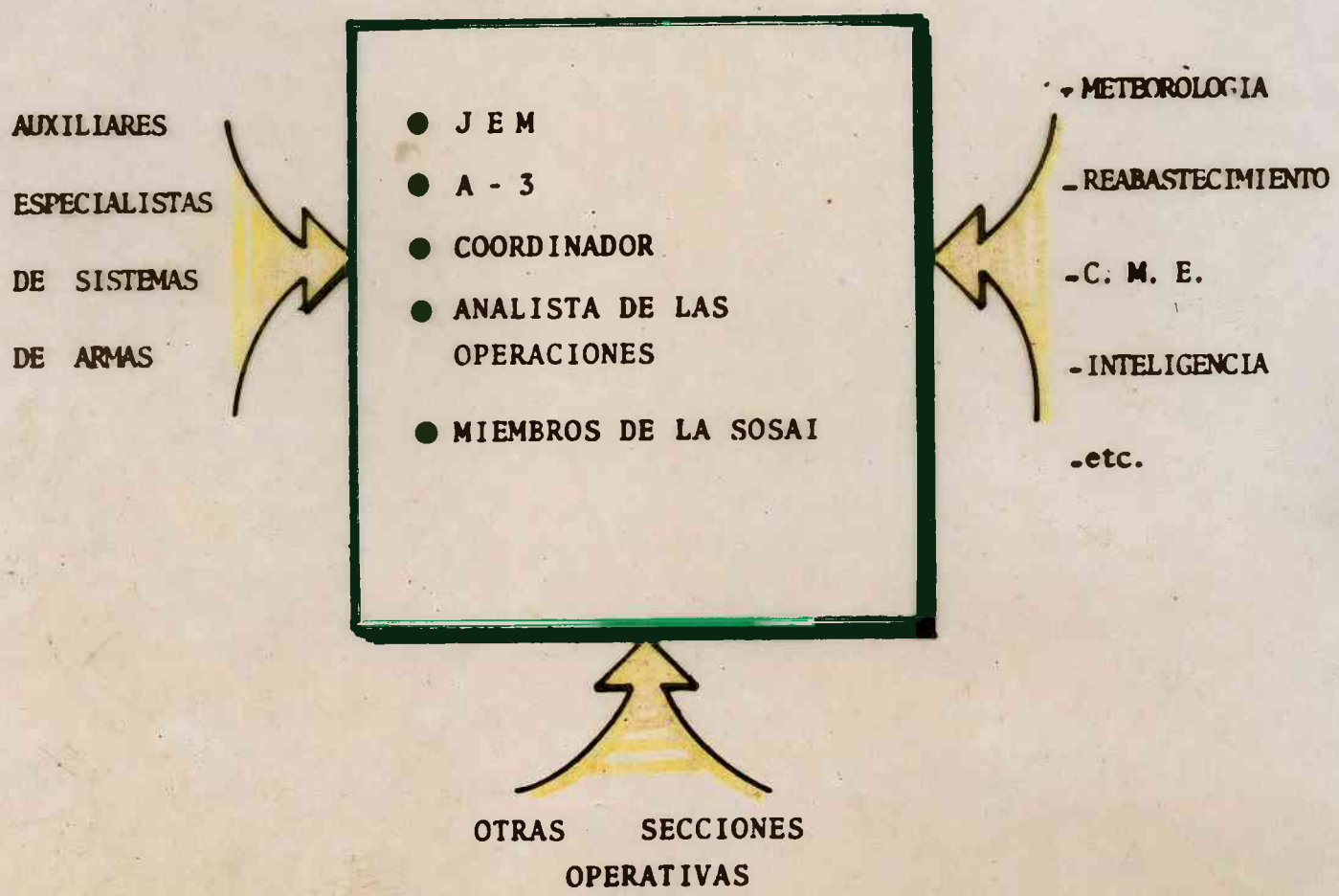
1.- PROGRAMA Y CONTROLA MOVIMIENTOS DE TRANSPORTE AEREO.

2.- PROGRAMA Y CONTROLA MOVIMIENTOS DE LA TERMINAL DE CARGA.

3.- PROGRAMA Y CONTROLA MOVIMIENTOS DE AVIONES REABASTECEDORES.

— o —

S. O. S. A. I.


AUXILIARES
ESPECIALISTAS
DE SISTEMAS
DE ARMAS
● J E M
● A - 3
● COORDINADOR
● ANALISTA DE LAS OPERACIONES
● MIEMBROS DE LA SOSAI
- METEOROLOGIA
- REABASTECIMIENTO
- C. M. E.
- INTELIGENCIA
- etc.
OTRAS SECCIONES OPERATIVAS

S. A. O.

T A R E A S

1.- PARTICIPAR PASIVAMENTE EN LA PLANIFICACION DE MISIONES.

2.- CONTROL DESDE EL AIRE Y TIERRA DE LA MISION.

3.- GRABAR LAS COMUNICACIONES EN VUELO.

4.- CONCURRIR A LOS INTERROGATORIOS DE TRIPULACIONES.

5.- ANALIZAR Y BRINDAR INFORME FINAL.

—— o ——

PROCESO DE PLANIFICACION

1.- OBTENCION DE INFORMACION (O.M.)

2.- VERIFICACION Y PROCESAMIENTO

3.- ANALISIS A.F.A. MEJOR MODO DE ACCION

4.- PROPUESTA AL COMANDANTE

5.- TRANSMISION A UNIDADES

6.- CONTROL DE LA MISION

7.- INTERROGATORIOS

8.- ANALISIS DE RESULTADOS

9.- INFORME FINAL AL COMANDANTE

MEDIOS DE OBTENCION DE INFORMACION

1.- B - 707

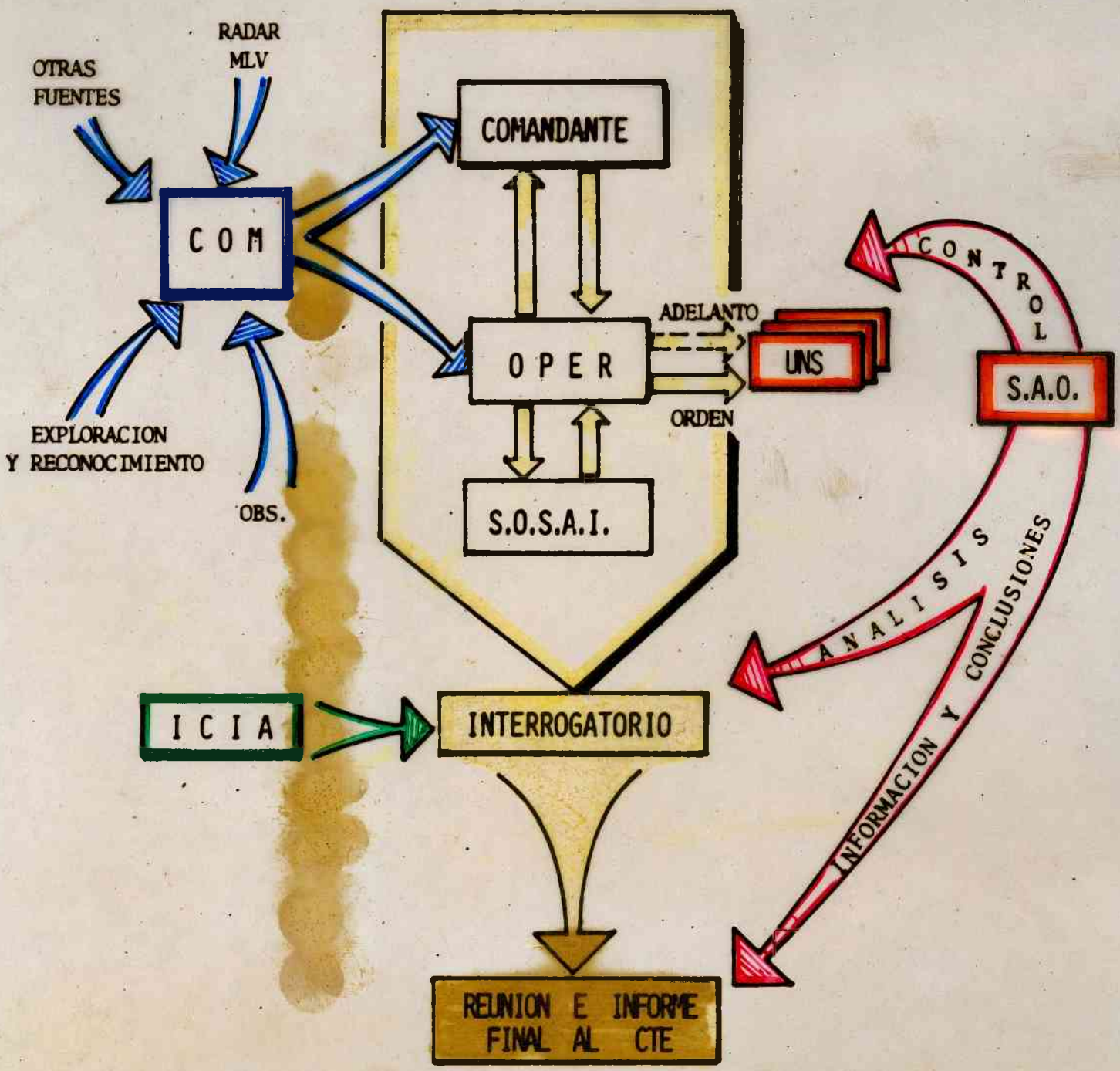
2.- C - 130

3.- MK - 62

4.- RADAR MLV

5.- OBSERVACION VISUAL

PROCESO DE PLANEAMIENTO DE MISIONES



MEDIOS ASIGNADOS
MLV

1.- IA-58 y HELICOPTEROS

2.- AAa :

- 35 mm
- 20 mm
- Misiles Sup/Aire

3.- TERMINAL AEREA

4.- SERV. REPARACION DE PISTAS

5.- SERV. SEGURIDAD Y DEFENSA

6.- GPO DE OPERACIONES ESPECIALES (GOE)

7.- SERV. DE SANIDAD

8.- SERV. CONTRA INCENDIO

9.- SERV. DE TRANSITO AEREO

10.- SERV. ESPECIALES

11.- SERV. GENERALES

MEDIOS ASIGNADOS
CONTINENTE
(FAS)

1.- de DEFENSA :

- M-III
- RADARES
- AAa

2.- de OFENSA :

- A-4B
- A-4C
- M-V
- MK-62
- IA-58

3.- de EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO :

- B-707
- C-130
- LJ-35A
- OTROS

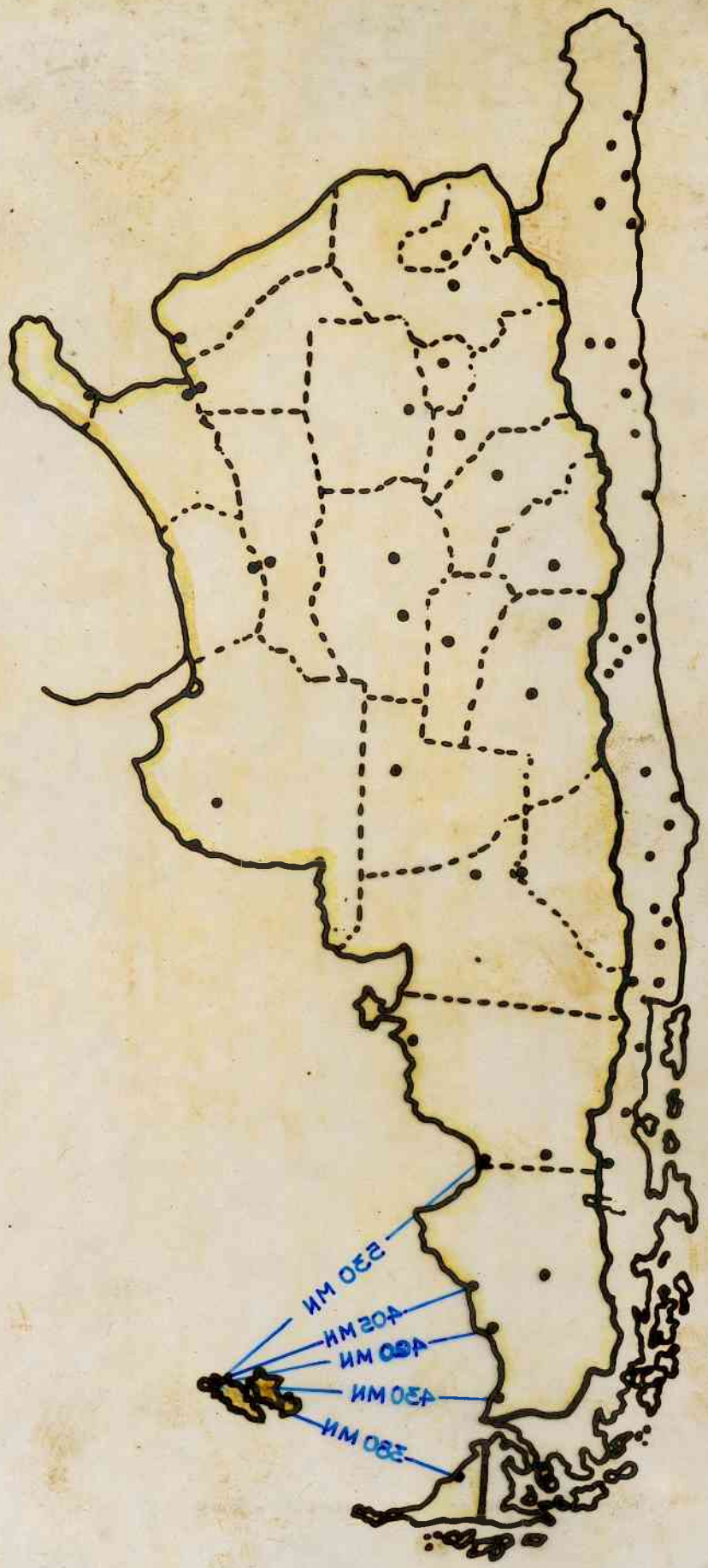
4.- de TRANSPORTE:

- C-130
- KC-130
- F-27
- F-28
- B-737

5.- de BUSQUEDA Y SALVAMENTO :

- F-27
- HELICOPTEROS

137



55

E X P O S I C I O N

19 Oct 82

TEMARIO

I - INTRODUCCION:

a) Objeto de la exposición.

b) Breves antecedentes.

II- CUERPO

a) Teatro de Operaciones Malvinas.

- Análisis meteorológico.
- Distancias relativas Continente- Islas.
- Situación General.

b) La FAA en Malvinas.

- Organización.
- Bases Aéreas Pto Argentino y Darwin.
- Operaciones con Helicópteros, IA 58, AAa y Radar.

c) La FAA en el Continente (FAS).

- Organización.
- Constitución del Cdo FAS y medios asignados.
- Limitaciones operativas.
- Operaciones Especiales.
- Operaciones de Transporte Aéreo.
- Operaciones de combate.
- Acciones bélicas:

01 de Mayo

San Carlos

- Apoyo a FFSS.
  - . Monte Kent.
  - . Bluff Cove.
  - . Harriet House
  - . Two Sister.
  - . Monte Longdeal
  - . Est House.
- Bahía Agradable.
- Port Invencible.

- Reabastecimiento en vuelo.

III- CONCLUSION

Resumen de salidas- Derribos- Perdidas de personal.

NOTA

Esta exposición será explicada sobre la carta y con transparencia. Intervendrán además, los actores de algunas de las operaciones aéreas mas importantes y será ampliada durante su desarrollo, de acuerdo a las preguntas del auditorio, por el expositor y personal de la FAS presente.

I. INTRODUCCION

a. OBJETO DE LA EXPOSICION

1. El objeto de esta exposición, es brindar sintéticamente, un resumen de lo actuado por la F.A. Argentina en el Conflicto Malvinas, de tal manera que los señores ~~visitantes e invitados especiales~~ reciban la versión oficial y directa del personal que condujo y ejecutó las Operaciones Aéreas en dicho conflicto.

2. Es también un recordatorio a los Camaradas caídos en el cumplimiento del deber, interpretando cabalmente el pensamiento que la Fuerza Aérea siempre tuvo con respecto a la defensa de la Soberanía Nacional y al sagrado juramento de seguir nuestra bandera y defenderla hasta perder la vida.

3. Lo que la Fuerza hizo, es el resultado de un accionar coherente en sus responsabilidades y de un adiestramiento acorde con las posibilidades de sus medios. Este, su bautismo de fuego, fue una clara demostración de capacidad profesional, reconocida por el pueblo argentino, la opinión internacional autorizada y aún, el propio enemigo.

b. BREVES ANTECEDENTES

1. Como es de público conocimiento, la F.A.A. no se estaba preparando para un conflicto de esta naturaleza, y en consecuencia, sus medios no eran los más aptos para enfrentar una batalla aeronaval del tipo que exigiría el enemigo en MALVINAS.

2. Las especiales características del T.O., impusieron al Estado Mayor que condujo las ~~operaciones~~, una metodología de trabajo que no era la habitual, haciendo necesario inyectar una gran dosis de creatividad en la planificación de las operaciones aéreas, ya que las mismas estaban alejadas de las prácticas y teorías que rigen las doctrinas normales de empleo del medio aéreo.

////

3. Previendo que ello sería así, el Señor Comandante de la F.A.S., organizó su E.M. eligiendo sus hombres entre aquellos de mayor experiencia en el campo operativo y fundamentalmente, con gran vivencia y conocimiento de las unidades de combate de la Fuerza.

4. De esta manera se logró que aquellos pilotos que debían ejecutar las delicadas y riesgosas tareas, fueran conducidos por sus propios Jefes de Grupos Aéreos de tiempo de PAZ, estando integrado el Organo Operaciones por los titulares de los Grupos ~~4 y 6~~ Aéreos de Caza, 2 de Vigilancia Aérea, 1 de Transporte y auxiliares especialistas integrantes o ex-integrantes de unidades operativas.

5. Asimismo se confió las Jefaturas de Bases Aéreas a los Jefes de las unidades de M III, MK 62, IA 58 y a otros oficiales superiores que recientemente habían ocupado cargos de esa responsabilidad en Grupos de Caza o Ataque de la F.A.

6. De tal manera se logró concretar un trabajo de equipo que dió óptimos resultados, no en opinión del suscripto, sinó en el unánime reconocimiento a nivel mundial, lo que constituye un motivo de satisfacción y orgullo para nuestra patria y en particular, para la F.A.A.

(x) Dispositiva Nº 1 - Teatro -

II CUERPO

TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS

1. Para facilitar la comprensión del tema me referiré a TRES (3) Areas:

1º) Primeramente se analizará el Teatro de Operaciones Atlántico Sur y posteriormente nos referiremos a la participación de la Fuerza Aérea en el esfuerzo de guerra desde Malvinas y desde el continente.

2. Los aspectos más notables a comentar muy brevemente, referidoa al Teatro de Operaciones MLV son los siguientes:

- Meteorología.
- Distancias Relativas Continente - Islas.
- Situación General.

3. Meteorología: En general las condiciones meteorológicas en el TOS durante los meses de mayo y junio, dificultaron las operaciones aéreas, especialmente en horas de la mañana. Las nubes bajas permanentemente cubrieron por sectores las islas y si bien las misiones se cumplieron, la ubicación de los OOMM, la navegación al blanco y la puntería sobre los mismos se vió limitada por la poca visibilidad y las precipitaciones. En la primera quincena de junio el tiempo empeoró. Hubieron algunos días en los cuales se debió suspender varias misiones y otros en los que no se pudo operar. A modo de síntesis podemos establecer que de los 44 días que duró el conflicto, en 17 ~~días~~ la meteorología de la Isla o del Continente impidió totalmente el despegue de los aviones, en otros 6 ~~días~~ las limitaciones fueron considerables y en el resto de los días las condiciones oscilaron entre buenas y regulares para posibilitar el empleo exitoso del Poder Aéreo.

4. Distancia Relativa: Variaban desde 380 a 530 MN según se operara desde GRA o CRV.

5. Horas de Lus Diurnas y Nocturnas: Inicialmente NUEVE (9) diurnas y QUINCE (15) nocturnas con una disminución progresiva de las horas de luz y de la temperatura a medida que avanzaba el otoño.

SITUACION GENERAL

1. Después del 01 Mayo: Se agrega la presencia del enemigo lo que le significó que las altitudes medias y altas no eran utilizables para la aproximación al blanco, porque aumentaban las posibilidades de detección de los radares enemigos y el riesgo de destrucción de nuestros aviones ya que los sistemas de defensa de las unidades navales inglesas eran alertadas así como tambien sus aviones interceptores.

2. Después del Desembarco en San Carlos: Además de la artillería y misiles embarcados, el enemigo distribuyó gran cantidad de piezas de artillería antiaéreas apoyadas por interceptores y misiles S/A, especialmente en San Carlos, que convirtieron a esa zona en un área practicamente inexpugnable al punto de haberse perdido en un solo ataque a ese lugar, una escuadrilla completa.

3. A medida que el enemigo fué desembarcando médios en ~~el continente~~ la isla, el sobrevuelo del mismo se fué haciendo cada vez más peligroso, llegándose a un momento en que las posibilidades de derribos de nuestros aviones eran superiores al 50 %.

4. La superioridad naval y terrestre inglesa fué total y , en esas condiciones, pretender el logro de la Superioridad Aérea, basada a más de 350 MN del O.M. , era utópica, a pesar de lo cual se prosiguió con el esfuerzo, a conciencia del riesgo cada vez mayor que se corría.

5. a En esa situación ambiental tuvo que operar la F.A.S., lo que acrecienta el valor de las tripulaciones y hace aún más notables los resultados obtenidos, ya que prácticamente sóla tuvo que sobrellevar el peso de la guerra y lo hizo a punto tal, que no sería osado opinar que el resultado de la Batalla Aérea le fué ampliamente favorable.

III - ORGANIZACION Y MEDIOS ASIGNADOS

A. COMPONENTE AEREO EN LAS ISLAS MALVINAS

~~II PARTE~~

~~DESARROLLO~~

1. La defensa de las Islas Malvinas fué responsabilidad del General D Mario Benjamín MENENDEZ a quién la Fuerza Aérea le subordinó la totalidad de sus medios asignados a las Islas; a fin de posibilitar la conducción de tales medios se le proporcionó personal Militar Superior y Subalterno, especialistas en las distintas funciones que a continuación veremos en detalle.

2. La Fuerza Aérea de Tareas "Malvinas" estaba compuesta por un Jefe de Componente Aéreo y Oficiales especialistas en las distintas áreas de Estado Mayor.

3. Para facilitar el apoyo aéreo a las FFSS, Fuerza Aérea puso a disposición del General MENENDEZ, los medios necesarios y suficientes que se visualizan en el gráfico, como para integrar los organismos colegiados que se constituirían, haciendo la salvedad que el Centro de Información y Control y el radar dependían del Comando FAS, ubicado en el continente.

4. Las Bases Aéreas Militares ubicadas en Puerto Argentino y Darwin, permitieron la operación de helicópteros, aviones de combate y de transporte. Réferente a los aviones IA-58 "PUCARA", pese a las bajas producidas por el enemigo, la Fuerza Aérea logró permanentemente mantenerlos operando desde las islas, reponiendo las pérdidas que se producían a medida que avanzaba el conflicto de acuerdo con los requerimientos que formuló el Comandante Militar.

5. Las BBAAM en MALVINAS contaban con:

1º) Escuadrón Artillería Antiaérea:

a) Oerlikon 35 mm

b) Rheimental 20 mm.

c) Misiles SUP / AIRE.

2º) Terminal Aérea.

3º) Servicio Reparación de Pista.
4º) Seguridad y Defensa.
5º) Grupo de Operaciones Especiales (GOE)
6º) Comunicaciones.
7º) Sanidad.
8º) Servicio Contra Incendio.
9º) Tránsito Aéreo.
10º) Servicios Especiales.
11º) Servicios Generales.

6. Con la Artillería Antiaérea y Misilistica desplegada en Puerto Argentino y Darwin, La Fuerza Aérea ccontribuyó significativamente a la defensa aérea de las islas, correspondiéndole por lo tanto una activa participación en la destrucción de CATORCE (14) aviones y DOCE (12) helicópteros comprobados y en los probables derribos de otras SIETE (7) aviones y NUEVE (9) helicópteros.

7. Hubo una intensa utilización de helicópteros en tareas de transporte de personal y material, durante la fase previa a las operaciones bélicas. Ello permitió montar la Base Aérea Militar "DARWIN" y trasladar el RI-12 asignado para la defensa del área Darwin. Desde el primer día de operaciones se realizaron tareas de búsqueda y rescate de tripulaciones de los aviones derribados sobre las islas y sus adyacencias. La creciente presencia de medios enemigos limitó progresivamente la cantidad de vuelos de Exploración y Reconocimiento, operación que había adquirido gran importancia durante los primeros días del conflicto.

8. A pesar del esfuerzo realizado por el enemigo, desde el 01 Mayo hasta el último día de operación, para destruir el AE

atacándolo sistemáticamente con aviones VULCAN, HARRIER y helicópteros, bombardeo naval y artillería de campaña, el mismo no pudo ser aqulado y los aviones PUCARA y de transporte operaron desde y hacia él, hasta el 13 de junio. Es de hacer notar que se registraron impactos cuyos efectos fueron rápida y eficazmente reparados por los elementos previstos para solucionar tal evento.

9. Con respecto a las operaciones con IA 58 PUCARA se efectuaron ataques a unidades terrestres, navales y exploración y reconocimiento ofensivo.

10. Estos aviones estaban en inferioridad de condiciones por su poca velocidad, lo que los hizo sumamente vulnerables; sin embargo, dada su facilidad de operación desde cualquier terreno, permitieron un hostigamiento constante al enemigo, traducido en operaciones de AAD, ~~en operaciones~~ de tipo relámpagos y con una sola pasada, de manera de poder obtener la sorpresa necesaria y evitar excesivos derribos. Luego del desembarco del grueso de la tropa inglesa, su empleo se hizo más problemático por la efectividad de su AAa liviana y sus misiles superficie / aire, a pesar de lo cual se los empleó hasta el último día de la guerra.

11. Desde el desembarco en San Carlos y hasta el fin de las hostilidades se realizaron tareas de sabotaje y hostigamiento contra el dispositivo enemigo empleándose para tal fin los GOE de la Fuerza Aérea.

12. Los sistemas de detección radar y control del espacio aéreo permitieron desde un comienzo, obtener permanente información sobre los aviones y helicópteros que sobrevolaban la isla y también sobre los buques que operaban en proximidades de la misma. Esta información evitó el ser sorprendido por los ataques enemigos y poner en alerta los sistemas de defensa.

Asimismo permitió poner sobre aviso a las Unidades Aéreas del continente, proporcionarles la ubicación de los atacantes y en algunas ocasiones, guiarlos; lo que posibilitó exitosas operaciones contra Unidades navales al llevarlos hasta su posición exacta. Al mismo tiempo se alertaba a los aviones propios sobre la posición de los interceptores.ingleses.

Otra tarea realizada fue la de dirigir los aviones hasta el punto exacto de bombardeo, en operaciones nocturnas y en malas condiciones meteorológicas.

Es de destacar que a pesar del moderno equipamiento enemigo y sus reiterados intentos de destruir los radares, éstos permanecieron en operaciones hasta las últimas acciones.

B.

~~PARTICIPACION DE~~ LA FUERZA AEREA EN EL ESFUERZO DE GUERRA DESDE EL CONTINENTE

S1 1. Ante la creación de una Fuerza de Tareas Inglesa con motivo de la recuperación de las Islas Malvinas, se reactivó la Fuerza Aérea Sur que normalmente opera al sur del paralelo 39°, asignándole los siguientes medios:

→ TRANSP. Nº 8

1°) Sistema de Defensa Aérea (Aviones M-III, radares, artillería antiaérea convencional y misilística) instalado a lo largo de toda la costa patagónica.

2°) Escuadrones A 4B, A 4C, M-V y MK-62 (Aproximadamente 80 aviones).

Al respecto puede acotarse:

a) ~~Para aquellos que leyeron un semanario publicado en nuestro país,~~ Hubo ~~con~~ comentarios de un analista norteamericano, que manifestó que la Fuerza Aérea debió atacar en masa con 225 aviones, es oportuno destacar que se contaba al inicio de las operaciones, con sólo unos 80 aviones aptos para el tipo de guerra que se enfrentaba. Si se quiere estimar cuantos aviones podían llegar al OM, aún se debería descontar de ese número, el correspondiente a fallas del material y operativas (Met. Reabastecimiento, etc).

b) A su vez y fuera de la Fuerza Aérea Sur, el Comando Aéreo Estratégico, organizó Escuadrones de Exploración y Reconocimiento lejano y cercano, con los que se controlaron las rutas de aproximación a las islas Malvinas y Georgias del Sur, en un intento de detectar el tráfico marítimo británico que se dirigía a la zona en conflicto.

c) El Comando Aéreo de Transporte (CAT) fue creado para atender los múltiples requerimientos de transporte que generó el Conflicto Malvinas.

d) El Comando Aéreo de Defensa (CAD), planificó y ejecutó la defensa aérea activa y pasiva en el continente y en la Isla, integrando el Cdo de la FAS, como lo dijimos anteriormente ~~como una Sección Operativa más~~ —

CONSTITUCION DEL COMANDO FAS

3 1. Como lo expresé en la introducción de esta exposición, el Comando de la FAS estuvo constituido por personal estrictamente seleccionado por su propio Comandante, de notable idoneidad, y sobre todo experiencia en Unidades de combate.

4 2. Se lo organizó doctrinariamente, con sus Departamentos y Secciones Operativas clásicas, agregándole organismos, cuya necesidad surgió de las exigencias especiales del conflicto.

5 3. Es así que se tomaron las siguientes medidas:

1º) Se unificó el Comando de la FAS con el Cdo de Defensa Aérea Sur, pasando a desempeñarse el Comandante de este último, como J.E.M. de la FAS y su A-3, como Jefe de la Sección Superioridad Aérea e interdicción del Epto Operaciones.

2º) Se creó una Sección "Operaciones Especiales" para la conducción del Escuadrón de aviones LEAR JET y similares, en operaciones de distracción, búsqueda de objetivos, y contramedidas electrónicas.

3º) Se creó la Sección "Análisis de Operaciones" cuyos integrantes analizaban las realizadas y asesoraban sobre las futuras, con las modificaciones que estimaban oportunas.

4º) Se asimiló el Comando de Transporte, en lo que hacía a las operaciones de "Puente Aéreo" de y hacia las islas, orgánizándose la Sección de "Operaciones de Transporte".

5º) Se hizo depender las "Areas de Defensa Aérea" directamente de la FAS.

6º) Se centralizó el control de todas las operaciones aéreas en el Departamento Operaciones de la FAS, con excepción de las que se realizaban internamente en la Isla,

con aviones de su dotación.

7º) Se asimiló al Comando, personal Superior de la Armada Nacional, creando una Sección de asesoramiento naval, dependiente de Operaciones.

8º) Se reforzó la dotación del Departamento Inteligencia, dirigiéndolo hacia el logro de la obtención de una mayor y mejor Inteligencia Aérea.

9º) Se tomó el control de la defensa antiaérea de todas las BAM del continente a través de la Sección de Defensa Aérea.

4. Estas y otras medidas que se fueron tomando sobre la marcha permitieron controlar y conducir las operaciones con fluidez y velocidad.

5. Las constantes visitas del Comandante, J.E.M. y miembros del E.M. a las Bases Aéreas dependientes y las reuniones periódicas que se hicieron en la Sede del Comando con los responsables de la ejecución de las operaciones, permitieron crear un acercamiento y confianza mutua tal, que no existieron durante el conflicto ningún tipo de incomprensión o dudas sobre las órdenes emitidas y su ejecución.

6. Puede concluirse que en este aspecto, la orgánica de la FAS respondió en un 100 % a las necesidades aéreas emergentes del conflicto.

y en la isla, integrado al Comando de la FAS como una Sección Operativa más.

IV - OPERACIONES AÉREAS DESDE EL CONTINENTE

A. OPERACIONES DESDE EL CONTINENTE

1º) Al producirse la recuperación de las Islas Malvinas, la Fuerza Aérea planificó las operaciones aéreas que debería realizar en el caso que Gran Bretaña reaccionara enviando su flota para reocupar las islas.

2º) Esta planificación se llevó a cabo teniendo especial cuidado en que pudiera ser integrada al Plan Conjunto de las FFAA, que debería implementarse en caso de ataque inglés.

3º) Hasta ese momento se pensaba que el poder militar argentino que se opondría a las Fuerzas inglesas, estaría constituído por Unidades de la flota de mar y de la Fuerza Aérea, que hostigarían al enemigo, siendo las FFTT las responsables de rechazar el ataque una vez producido el desembarco.

4º) Posteriormente, la presencia de submarinos atómicos penalizó el empleo de los medios navales, quedando los medios aéreos como los únicos que opondrían resistencia a la Fuerza Naval Inglesa hasta el momento del desembarco.

5º) De acuerdo con la importancia que para las operaciones revestían los medios del enemigo, se establecieron prioridades de los objetivos a batir, los cuales lo serían únicamente dentro de la zona de exclusión, para focalizar el conflicto.

6º) El desarrollo del mismo determinó que la operación de la Fuerza Aérea se hiciese de acuerdo con sus propias posibilidades y con las oportunidades que le presentó el enemigo, el cual permanentemente cambiaba sus tácticas, acorde con la eficacia de nuestros medios.

7º) Sin embargo, una vez concretada la reacción británica,

la Fuerza Aérea en base a los medios disponibles y a l
la sofisticación y cantidad de medios del oponente,
analizó y evaluó los distintos procedimientos en uso
en las armadas del mundo, recibiendo asesoramiento de
la propia, de otras amigas y documentos especializa-
dos.

8º) En base a ello, y a los medios en oposición la Fuerza
Aérea, desarrolló tácticas de empleo inéditas en el
mundo, que permitió no sólo hacer la guerra con los
medios disponibles, sino alcanzar éxitos resonantes
a un bajo costo relativo.
Seguramente, el atacar a la 3ra flota del mundo con
aviones sólo un poco más avanzados que los de la
2da guerra mundial, portando armamento convencional,
provocara un replanteo de la estrategia naval al de-
mostrar la extema vulnerabilidad de las fuerzas nava-
les de superficie, ante una fuerza aérea que sólo o-
puso profesionalismo y amor a la patria.

9º) Los resultados saltan a la vista:

a) SEIS (6) buques hundidos por la Fuerza Aérea con
armamento convencional, que representan 21.92[illegible]TNS.

b) DIEZ (10) buques averiados comprobados (32.78[illegible]NS).

c) SIETE (7) buques averiados probables.

LIMITACION OPERATIVA

2. La mayor limitación operativa que la Fuerza Aérea
tuvo que afrontar, fué la distancia de las islas al continen
te.

3. Esa distancia era ligeramente menor que la del
radio de acción de nuestros aviones, por lo que la flota
inglesa con solo alejarse un centener de millas hacia el
este era invulnerable.

4. Esa distancia obligaba a realizar la mayor parte del vuelo de aproximación en altura, con lo que facilitaba la detección de nuestros aviones en ataque y la alerta de los medios enemigos encargados de su anulación.

5. Esta servidumbre, al agravarse la situación y ante la necesidad de no alertar al enemigo, obligó a establecer corredores de entrada aptos para el vuelo a muy baja altura y a la utilización de casi exclusivamente, aviones con capacidad de reabastecerse en vuelo, por ser los únicos en condiciones de recorrer esa distancia a baja altura (A - 4B ~~y~~ C).

B. OPERACIONES ESPECIALES

6. Se denominó así a aquellos de distracción y engaño al enemigo que se realizaron con aviones LEAR JET o similares.

7. Los mismos se coordinaron con ataques reales dando un óptimo resultado, ya que provocaron al ENO un desgaste notable, por cuanto alertaban su sistema de defensa y desgastaban sus medios en forma permanente.

8. La técnica usada generalmente, era enviar grupos de tres aviones, simulando una Ella, quienes aproximaban a las islas por distintos rumbos y a gran altura. Estando dentro del alcance radar del ENO, pero fuera de la influencia de la caza interceptora, descendían a vuelo rasante y alcanzado este nivel regresaban al Continente.

9. Con este tipo de operación se logró que el enemigo estuviera en alerta permanente y sacara sus aviones al aire, provocándole un desgaste de sus medios, sin la posibilidad de lograr beneficio alguno.

10. Las tripulaciones de estos aviones estaba constituída por personal civil convocado, al que se le dió jerarquía de Alférez y se agrega siempre abordo del avión y en todas las misiones, personal de aviadores militares, que efectuaban el control de la misión y el informe posterior.

C. OPERACIONES DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

1. La casi absoluta carencia de información sobre los movimientos enemigos obligó a implementar un sistema de exploración y reconocimiento que operando las 24 horas, cubrió con una intrincada red de observación, toda la costa continental patagónica.

2. En esta tarea y otras especiales que se ejecutaron, se insumieron 466 salidas que representan un total de 2235 horas de vuelo, registrándose la perdida de un sólo Lear-Jet, que fue derribado mientras cumplía una misión fotográfica en cumplimiento de un requerimiento de las FFTT.

3. La planificación y control de estas operaciones fueron realizadas por una ~~sección~~ SECCION operativa de Operaciones (SCOP) del Cdo FAS, a cargo de un Oficial Superior, en permanente coordinación con el CAE y la sección operativa de superioridad aérea e interdicción. (SOSAI)

D. OPERACIONES DE TRANSPORTE

1. Es un error muy común, dada la trascendencia periodística que alcanzó el Puente Aéreo Malvinas, el pensar que las operaciones de transporte constituyeron ese solo aspecto.

2. La realidad nos muestra que el puente aéreo con la tremenda importancia que revistió para la isla, ocupa solo una parte, que no es la mayor, dentro del gigantesco volumen de cargas y personal que se trasladó a raíz del Conflicto "MLV", siendo el volúmen de movimientos hecho en el territorio Nacional, el más significativo, ya que incluyó despliegues internos, traslados hasta los puntos de embarque aéreos o navales a MLV, etc.

~~TRANSPAR. Nº 14~~

Nº 3. En resúmen, en el gráfico podemos visualizar los totales transportados en el Continente, los transportados a MLV antes del pretendido bloqueo aéreo y los que efectivizaron una vez que Gran Bretaña creyó concretarlo.

S1 3. Las operacionesl del Puente Aéreo se hicieron marginales a partir del 01 de Mayo por la oposición que realizó el enemigo con sus medios aéreos y de superficie, situación que se fue agravando con el correr de los días y sobre todo hacia el final del conflicto, porque a lo anterior hubo que agregarle el hostigamiento a la pista por parte de la AAa desembarcada.

4 ~~5~~. Sin embargo y pese a este esfuerzo, nuestros C-130 sigueron operando en la isla hasta la última noche del conflicto, sin haber sufrido ningún derribo en este tipo de vuelo, lo que demostró la habilidad de las tripulaciones y la minuciosidad de la planificación y control al arribo, del radar de la Isla .

E. → OPERACIONES DE COMBATE

1º. COMENTARIOS

X 1. La Fuerza Aérea asumió íntegramente su responsabilidad en la guerra aérea. Por su naturaleza, todas sus operaciones son siempre ofensivas.

2. Desde el día 01 de Mayo 82 hasta el 14 Junio, realizó 445 salidas de combate (lo que constituye el 95 % de las misiones aéreas totales realizadas en la guerra- ARA realizó 20 Salidas con aviones A 4Q y Super Etendard.

3. Se volaron 2782 horas en misiones de combate.

4. Las operaciones aéreas que se concretaron fueron:

1º) Ataques a Buques:

a) SEIS (6) buques hundidos.

b) DIEZ (10) averiados comprobados.

c) SIETE (7) probablemente averiados.

Esta cifra no incluye los buques hundidos por la ARA.

d) Ataques a cabeza de playa.

e) Ataques a Fuerzas Terrestres.

ACCIONES BELICAS DIA 01 MAYO 82

1. Vamos a historiar los hechos principales:

1º) El día 01 de Mayo 82 la flota inglesa se aproximó a Malvinas con gran parte de sus unidades, probablemente con fines intimidatorios o porque subestimaron las posibilidades argentinas. La Fuerza Aérea, al conocerse que algunas unidades navales estaban al alcance de sus aviones, reaccionó atacándolas. Durante ese día se realizaron 56 salidas, lográndose, en lo que constituyó el bautismo de fuego de la FAA, demostrar al enemigo que existía una decidida voluntad de lucha y de impedir la reocupación de las Islas Malvinas.

2º) Se averiaron seriamente, esto comprobado por observadores de Puerto Argentino, por lo menos DOS Fragatas siendo visible esa noche desde tierra grandes explosiones en las mismas.

3º) Fueron derribados Cuatro aviones propios, primeros caídos en Combate de la Fuerza Aérea, los que en su holocausto hicieron tomar conciencia al Comandante inglés, que no debe subestimarse a ningún enemigo, menos aún a quiénes estaban decididos a defender el suelo Nacional.

4º) Aprendida esta primera lección por los ingleses, fue visible por todos, la prudencia con que realizaron sus próximos movimientos, con preferencia en horas nocturnas y nunca más, hasta San Carlos, en forma masiva, y aún entonces, sin poner el nucleo principal de la flota al alcance de nuestros aviones.

5°) La Fuerza Aérea, sus comandos y tripulaciones, aprendieron aceleradamente las lecciones que la guerra les brindaba cada vez que el enemigo destacó sus buques, ya sea como presuntos piquetes radar, para cañonear las Islas o para efectivizar un bloqueo que se les diluía entre los dedos, la reacción se produjo apenas estaban al alcance de nuestros aviones y se disponía de la información para ubicarlos y atacarlos en tiempo.

6°) Los ataques a buques en Fitz Roy, Bahía Elefante, Bahía Agradable y Portaaviones Invencible son claros ejemplos, entre otros, de este aserto. En ellos el ataque fulminante produjo grandes daños (1 FF en Fitz Roy y otra averiada en Bahía Elefante, la Plymouth, el Sir Tristan y el Sir Galahad en Bahía Agradable).

2. Esta primer batalla Aérea de P Argentino, significó la puesta a prueba de las tácticas de empleo que se habían planificado para atacar a buques. Su resultado demostró el acierto en las mismas, ya que la relación, daños producidos/ bajas propias fue favorable y permitió partir de una base firme, experimentada, para las nuevas operaciones a realizarse.

3. Consistió esta táctica, resumidamente, en ataques masivos, a muy bajo nivel y en oleadas sucesivas con el menor intérvalo posible, para no dar tiempo a la recuperación del ENO. Los ataques no fueron nunca inferiores a 16 aviones por oleada, en escuadrilla de 3 aviones con diferentes OM.

4. El armamento usado fue el de bombas de 500 Kgs y 250 Kgs, con espoletas con 8 a 12 segundos de retardo, lo que permitía el paso de todos los aviones antes que hicieran explosión las bombas.

3° ——→ ATAQUES A CABEZA DE PLAYA: Ba SAN CARLOS

TRANSPOR. Nº 17.

1. El 21 May 82 a las 08:15 horas, el puesto Comando de la FAS recibió la información sobre la presencia de Barcos Ingleses en la entrada del Estrecho San Carlos. Dos de ellos cañoneaban la costa.

2. Con estos datos se montó una operación aérea tendiente a atacar lo que aparecía como un desembarco, a pesar de haberse recibido asesoramientos que manifestaban que solo constituía una operación destinada a encubrir un desembarco real en otro lugar, ya que se aducía, ese era un lugar inadecuado para tal tipo de operación.

3. A las 10:00 hs, un avión destacado desde la isla, informa sobre la presencia de alrededor de doce barcos de diferentes características, por lo que las pocas dudas que quedaban desaparecen ante la evidencia. La operación de todas formas ya había sido lanzada y a las 10:10 horas la primera ELLA ya se encontraba sobre el blanco, durante ese día, se continuaron los ataques hasta completar 54 misiones. Lo demás es historia conocida.

4. Siete aviones perdidos en ese ataque masivo hablan por sí sólo de la furiosa defensa que opusieron las Fuerzas Británicas. Las oleadas sucesivas de ese día y los siguientes, encontraron cada vez más obstáculos. A la artillería antiaérea de los barcos se fue sumando la de tierra, que desembarcaba y se emplazaba en los períodos de calma, ante la ausencia de oposición terrestre. La carencia de información era total, evaluándose el progreso del desembarco tan sólo por medio de los informes de los tripulantes que regresaban de sus misiones.

5. De la efectividad de la defensa habla por sí sólo la gran cantidad de perforaciones con que regresaban algunos aviones y que los inutilizaba por el tiempo requerido para su reparación (entre DOS Y SIETE DIAS).

6. Vale una anécdota para graficar lo mencionado. 2 A-4 que regresaban con gran perdida de combustible lanzaron el aviso de emergencia, ante lo cual un reabastecedor, abandonando toda prudencia, se adelantó hasta casi sobrevolar las Islas. Allí enganchó a ambos aviones, y los llevó, suministrándoles combustible en forma permanente, hasta prácticamente el aterrizaje, ya que sus tanques no recibían el combustible. DOS datos finales:

1º) Se le suministraron a ambos alrededor de CUATRO veces su carga completa de combustible, Lo que debían consumir en OCHO horas lo consumieron en TREINTA minutos.

2º) El reabastecedor, que entregó su carga mas allá del límite de seguridad, debió aterrizar en el mismo AI en EGA de combustible.

7. Los días 22, 23 y 24 de Mayo, se ordenaron 92 salidas, de las que, por diversas causas, se cumplimentaron 63, lo que significa un TOTAL de 117 Salidas sobre San Carlos con 13 aviones derribados (11 %) que en lenguaje aeronáutico constituye una perdida elevada.

8. De esto podemos extraer una conclusión, que sin embargo, no es nueva: "La guerra moderna no puede ser ganada por una sola Fuerza, excepto que el desnivel técnico con el adversario sea excesivo". Es un trabajo que si no es conjunto está destinado al fracaso.

9. Después del 24 May, las misiones eran intermitentes y buscando la sorpresa, ante la cada vez mayor defensa antiaérea que el enemigo continuaba implementando. Además, el desembarco estaba consolidado y las perdidas propias que comensaban a afectar seriamente el poder combativo de la Fuerza, no compensaban el atacar blancos, que, por su cada vez mayor dispersión, dejaban de ser redituables.

10. Del ataque a San Carlos, sacamos como experiencia, el alto poder de las Defensas inglesas, que actuaron

con total impugnidad, por falta de hostigamiento terrestre o naval.

11. Fue necesaria entonces, una revisión de procedimientos y tácticas y se llegó a la conclusión que la única forma de alterar el curso de la guerra era obteniendo la superioridad aérea y que la única forma de lograrla era hundiendo uno o los dos portaaviones enemigos.

4° ATAQUE A FUERZAS TERRESTRES

1. El apoyo aéreo directo a las FFTT constituye la mas discutida y la menos rentable de las operaciones aéreas, ello es debido a que se requiere:

1°) Información precisa sobre el blanco a batir.

2°) Sus coordenadas.

3°) Marcación de la línea del frente para no tirar sobre propia tropa y de ser posible guía de tierra hacia el blanco.

2. No se contó en Puerto Argentino con información exacta sobre blancos rentables, siendo generalmente, una vaga información producto de visualización de patrullas o estimaciones en base a datos incompletos.

3. Al carecerse del punto anterior, las precisiones sobre coordenadas o ubicación sobre cartas, eran también estimativas.

4. No hubo en ningún momento marcación de la línea del frente, es más, este era bastante impreciso y cambiante y las informaciones contradictorias.

5. Al carecerse o haber deficiencias en todo lo anterior, de nada servía una hipotética guía hacia un blanco estimado.

6. Si a ello agregamos, la cada vez mayor cobertura aérea enemiga que obligaba a nuestros aviones a volar a muy baja altura y le sumamos el tratar de visualizar blancos de poco tamaño volando a 900 Km/hora, se comprenderá fácilmente porque se considera a este tipo de operación poco

eficaz y altamente expuesto, siendo en consecuencia de muy baja rentabilidad.

7. Los requerimientos recibidos de la Isla, eran de ataques a posiciones de artillería o lugares en los que se estimaba existían concentraciones de tropas. Estos requerimientos, una vez cumplimentados, dejaban tiempos libres que se llenaban por medio de reconocimientos ofensivos.

8. La imposibilidad de sobrevolar zonas ocupadas por propia tropa, ante la carencia de comunicaciones con la artillería antiaérea lo que se traducía en el peligro de ser derribados por la misma como efectivamente sucedió, creaba servidumbres dificiles de vencer.

TRANSPAR. Nº 18

9. A pesar de ello, se cumplimentaron misiones sobre Monte Kent, Bluff Cove, Harriet House, Two Sister, Monte Longdon, Estancia House, etc. efectuándose reconocimientos ofensivos sobre las rutas norte y sur de aproximación a Puerto Argentino.

10. Se ha manifestado que ~~no~~ hubo ~~o no fué vista la actuación~~ una disminución de vuelos de la Fuerza Aérea, en los ultimos TRES (3) dias de operaciones:

1º) PREGUNTO: Si no se puede sobrevolar las posiciones propias, como hacer para que nuestros soldados visualicen los aviones de la Fuerza Aérea que operan apoyándolos mediante ataques a la retaguardia del enemigo.

2º) OTRA PREGUNTA: Si nuestra última pérdida en combate, un Canberra, se produce el día 13 de junio, alrededor de las 22:30 horas mientras bombardeaba una concentración de tropas, y Puerto Argentino cesa de combatir al día siguiente en la mañana, SIGNIFICA ELLO QUE NO SE OPERO HASTA ULTIMO MOMENTO?

11. Resumiendo y concretando, en los días 11, 12 y 13 Jun, el Comando FAS ordenó 55 misiones, 42 de ellas se cumplimentaron atacando tropas, helicópteros, posiciones de artillería, puestos de comando y comunicaciones.

12. El último requerimiento de Apoyo Aéreo de Fuego fué solicitado por la isla en la noche del 11 de junio, anulándose el día 12 a las 08:30 horas, por su solicitante, dado la cambiante de la situación terrestre y la falta de información sobre la misma. El requerimiento consistía en "Buscar objetivos detrás de las líneas enemigas". A pesar de ser anulado, se efectuaron reconocimientos ofensivos.

13. Finalmente el día 13, último día de operación, se previeron 30 misiones, se cumplieron 23, se perdió un avión y regresaron cinco con averías del fuego antiaéreo.

14. Ese mismo día hubo DOS (2) vuelos de C-130, el primero despegó de ML[redacted] a las 06:30 horas y el último a las 21:10 horas. Este estuvo detenido en el AD durante una hora por fuego de artillería de campaña sobre el mismo. Llevaban un cañon de 155 mm y munición y evacuaron heridos al regreso. U[redacted]. Las cargas de los C-130 respondieron en el último período, exclusivamente a prioridades establecidas por el Comandante militar de Malvinas.

15. Hay dos operaciones que quiero mencionar muy especialmente: Bahía Agradable y ataque al Portaaviones INVENCIBLE.

16. La operación sobre Bahía Agradable fué planificada y ejecutada casi simultáneamente, ya que en cuanto se recibió la información de la Isla referida al movimiento de buques enemigos en la zona, se comenzó el alistamiento de los medios en las versiones y configuraciónes que correspondías, mientras el resto del Departamento planificaba la operación.

17. Se enviaron dos oleadas de aviones A-4, con reabastecimiento en vuelo, de ida y regreso y OCHO (8) aviones DAGGER, a efectos de producir el mayor daño en el menor tiempo posible y tener oportunidad de enviar otra salida antes de que pudieran recuperarse del primer ataque.

18. La sorpresa fué total en la primera incursión, ya que las Ellas llegaron al objetivo cuando recién iniciaban el desembarco y la resistencia encontrada no fué significativa, en relación a ataques anteriores, a tal punto que los pilotos pudieron repartirse los buques con cierta comodidad, produciendo el hundimiento de dos unidades, afectando a otras dos y atacando inclusive la playa de desembarco.

19. Los aviones que participaron en esta primera salida regresaron sin novedad, lo que significó el mayor éxito hasta ese momento, de la Fuerza Aérea. El segundo ataque no tuvo tanta fortuna, por cuanto no se explotó desde tierra este éxito y se dió tiempo al anemigo a preparar sus defensas antiaéreas, con lo cual se vieron anuladas las ventajas del primer ataque.

20. De este ataque quedó como experiencia, que, cuando se lograba el factor sorpresa, las posibilidades de supervivencia crecían en forma notable y los daños producidos cobraban una significación tal, que hacían pensar al enemigo detenidamente, antes de arriesgar operaciones similares.

21. Sin embargo, también dejó como conclusión que ello no valdría da nada, si los éxitos no eran explotados en forma inmediata por las fuerzas terrestres.

22. Bahía Agradable fué un claro ejemplo de lo que puede lograrse cuando se conjugan una planificación adecuada y una ejecución idónea, pero también fué un ejemplo de lo que no se logra, cuando su acción no es acompañada por una vigorosa acción de superficie.

23. La Operación Invencible fué consecuencia del convencimiento del del Comandante y del E.M. de la FAS, que sólo hundiendo los portaaviones podría cambiarse el curso de la guerra. Con ese clafo objetivo, se fué pensando y planificando el ataque al Portaaviones Invencible.

24. A tal fin se realizaron múltiples operaciones de búsqueda, para tratar de ubicarlo con cierta precisión en el mar, sabiendo que debía estar a una distancia no mayor de 120 ó 130 MN al Este de las Islas, deducido por el movimiento de los aviones que operaban desde él y que constantemente ploteaba el radar Malvinas.

25. La distancia a recorrer en la navegación de ida y regreso, superaba casi el doble la autonomía de nuestros aviones, por lo que se estudió la aceptabilidad de hacer un triple reabastecimiento en vuelo en caso de necesidad. Debe tenerse en cuenta que el vuelo de ida debía hacerse pasando lejos de la isla, para evitar la detección del radar enemigo y además, gran parte de él, a bajo nivel.

26. Luego de obtenidos los datos necesarios, se planeó en detalle, la operación, rutas de aproximación y alejamiento, cantidad de aviones a emplear, armamento, reabastecimiento en vuelo, lugar de despegue, selección de tripulantes, etc. Se llegó a lo siguiente:

Tipo de avión = 4 A-4C y 2 S.E. (ARA)
Armamento = Bombas de 250 lbs (3 x avión) y Misil EXOCET.
Reabastecimientos = 2 con posibilidades de 3.
Aproximación = Por el sur, alejado de la Isla.
Navegación = GRAN - BAJA - BAJA - GRAN
Sistema= OMEGA.
Aproximación final: Guiados por aviones S.E. que arrojarían su misil y regresarían, siguiendo los A-4 hasta el objetivo para rematar la acción.
Base de despegue: BAM GRANDE.

27. Se fijó el día y la hora y se lanzó la operación. El relato de la misma será efectuado por uno de los Actores del mismo.

21

5º → REABASTECIMIENTO EN VUELO

TRANSPOR. Nº 19

1. Un solo concepto acerca del reabastecimiento en vuelo. Los aviones reabastecedores (KC) se constituyeron poco a poco en el elemento auxiliar imprescindible para las operaciones, al necesitar los aviones cada vez más combustible para poder operar, cada vez más tiempo, a baja altura. Otras veces fueron el único medio de llegar al continente dadas las perforaciones sufridas por los aviones en sus tanques. Ninguna misión a larga distancia podía planearse sin su concurso. A-4B y A-4C de Fuerza Aérea, Super Etendard y A-4Q de la Armada, debieron operar con su apoyo para poder arribar al objetivo impuesto.

2. El éxito en este aspecto fué total ya que se realizaron prácticamente sin novedad, el 100% de las operaciones de este tipo planificadas, efectuandose, cuando era posible, el reabastecimiento fuera del alcance de la aviación enemiga.

3. La coordinación lograda entre abastecedores y abastecidos fué notable y los encuentros se produjeron siempre en tiempo y lugar adecuados, demostrando un adiestramiento excelente de las tripulaciones.

4. Se hizo casi rutinario el doble reabastecimiento y los aviones KC 130, prácticamente, estaba en vuelo durante la totalidad de las horas diurnas, regresando a distintas bases sólo a cargar el combustible necesario y que permitiera el tiempo disponible.

5. Sólo cabe admiración y respeto a sus tripulaciones que escatimaron horas a su descanso y cumplieron con su deber a un mismo nivel que las tripulaciones de los aviones de caza, permitiéndoles cumplir con sus misiones, con la seguridad que encontrarían su apoyo en el lugar y la hora indicada, sin ninguna duda.

6. Debe recordarse que un error en este aspecto hubiera significado que los pilotos de combate tendrían que haberse eyectado en el mar, por falta de combustible, cosa que no ocurrió en todo el conflicto.

18

V ——→ CONCLUSIONES

1. Los datos que se mencionarán a continuación, constituyen testimonio suficiente del profesionalismo y sentido del deber con que operó la Fuerza Aérea.

TRANSPOR. Nº 20.-

2. De las salidas previstas de combate (505) cumplió el 88,11% (445).

3. De las cumplidas (445) llegaron al OM el 68 % (302).

4. Se volaron 12.454 horas.

5 De los 82 aviones de combate con que inició las operaciones fueron derribados 34 (41%). (No se incluyen 1 C-130 - 1 LEAR-JET y los "PUCARA" de MLV).

6. De su personal fallecido o desaparecido:

1º) Más del 90% era personal militar de carrera.

2º) Menos del 10% eran soldados.

3º) Del personal militar de carrera, el 72% eran Oficiales y el 28% Suboficiales.

7. La Fuerza Aérea quiso ser integral e indivisible.

8. Aspira a ser moderna, eficiente y mantenerse al tanto de los últimos adelantos operativos en su especialidad. No siempre la situación de la Nación o conceptos presupuestarios restrictivos o parcializados, se lo permitieron.

9. Hubo quién la acusó de estar demasiado en el aire y no apreciar los problemas de la tierra, olvidándose quizás que sólo la altura permite la visión total y diferenciada de las cosas y las circunstancias.

10. Su estilo de vida y los riesgos de la profesión la acostumbraron al peligro y la alejaron de otras apetencias personales.

11. Hoy más que nunca se siente satisfecha con lo realizado porque le permitió servir a la Patria con eficacia cuando ésta necesitó de los servicios para los cuales fuera creada.

12. Con honestidad y fundamentalmente con sinceridad, hoy he expuesto sus errores y sus aciertos, sus fortalezas y sus debilidades, consciente que ~~debo rendir cuenta sobre el accionar que le cupo en el conflicto MLV~~ ESTOY entre amigos y en un país amigo, al que creo pueden ser útiles nuestra experiencia de guerra.

13. No quiero terminar sin destacar una vez más la integridad del Poder Aéreo. Por ello quiero ~~agradecer~~ especialmente y por igual a todos los que colaboraron con la Fuerza Aérea. A los voluntarios que integraron sus filas, a los que contribuyeron brindando diversos y vitales medios, a las Instituciones que nos ofrecieron su apoyo, al personal civil que integró sus Unidades Auxiliares, a la industria que con ingenio y voluntad solucionó necesidades insoslayables, a los civiles convocados que volaron con nosotros o participaron en nuestros vuelos, a los que estando de baja o retiro pidieron su reincorporación y pelearon como uno más entre los de carrera, a la población y gobierno de las Provincias de la Patagonia donde tuvieron asiento nuestras Unidades de Combate, a la ciudadanía en general que nos acompañó en la Histórica Gesta, A casi toda SUDAMERICA por su apoyo moral Y aquellos EXTRANJEROS que nos hicieron llegar su aliento permanente.

14. La presencia en esta exposición del señor Pierre CLOSTERMAN, es un motivo de orgullo para quienes nos sentimos los herederos de las hazañas de los protagonistas de las batallas aéreas de la II Guerra Mundial, sin distinción de nacionalidades.

15. Nuestro agradecimiento a él por el apoyo moral que nos brindó durante el conflicto. Su valentía de esponer ante el mundo la admiración hacia nuestros pilotos nos hace deudores de la mayor gratitud, sobre todo sabiendo que sus juicios se respaldaban en su experiencia indiscutible y en la honestidad profesional que sin lugar a dudas, posee como veterano piloto de combate. Muchas gracias.

Hacer el cierre final

I. INTRODUCCION

A. OBJETO DE LA EXPOSICION

1. El objeto de esta exposición, es brindar sintéticamente, un resumen de lo actuado por la F.A. Argentina en el conflicto Malvinas, de tal manera que los señores Oficiales de la F.A.P. reciban la versión Oficial y directa del personal que condujo y ejecutó las Operaciones Aéreas en dicho conflicto.

2. Lo que la Fuerza hizo, es también el resultado de un accionar coherente en sus responsabilidades y de un adiestramiento acorde a las posibilidades de sus medios. Este su Bautismo de Fuego, fue una clara demostración de capacidad profesional, reconocida por el pueblo argentino, la opinión internacional autorizada y aún el propio enemigo.

B. BREVES ANTECEDENTES

1. Como es de público conocimiento, la F.A.A. no se estaba preparando para un conflicto de esta naturaleza, y en consecuencia, sus medios no eran los más aptos para enfrentar una batalla aeronaval del tipo que exigiría el enemigo en Malvinas.

2. Las especiales características del Teatro de Operaciones, impusieron al Estado Mayor que condujo las mismas, una metodología de trabajo que no era lo habitual, haciendo necesario inyectar una gran dosis de creatividad en la planificación de las Operaciones Aéreas ya que las mismas estaban alejadas de las prácticas y teorías que rigen las doctrinas normales de empleo del medio aéreo.

///

///

3. Previendo que ello sería así, el señor Comandante de la F.A.S., organizó su Estado Mayor eligiendo sus hombres entre aquellos de mayor experiencia en el campo operativo y fundamentalmente, con gran vivencia y conocimiento de las Unidades de Combate de la Fuerza.

4. De esta manera se logró que aquellos pilotos que debían ejecutar las delicadas y riesgosas tareas, fueran conducidos por sus propios Jefes de Grupos Aéreos de tiempos de Paz, estando integrado, por ejemplo, el Organo Operaciones por los titulares de los Grupos Aéreos de Caza, de Vigilancia Aérea, de Transporte y auxiliares especialistas integrantes o ex-integrantes de Unidades Operativas.

5. Asimismo se confió las Jefaturas de las Bases Aéreas a los Jefes de las Unidades de M III, MK 62, IA 58 y a otros Oficiales Superiores que recientemente habían ocupado cargos de esa responsabilidad en Grupos de Caza o Ataque de la F.A.

6. De tal manera se logró concretar un trabajo de equipo que dió óptimos resultados, no en opinión del suscripto, sino en el unánime reconocimiento a nivel mundial, lo que constituye un motivo de satisfacción y orgullo para nuestra patria y en particular, para la F.A.A.

C. TEATRO DE OPERACIONES CARACTERISTICAS

1. Considero que es necesario hacer un ligero repaso del Teatro de Operaciones en que se desarrollaron los acontecimientos, porque ello les permitirá apreciar con más detalles, las dificultades que derivadas de él, tuvo el E.M., para planificar las Operaciones.

///

///

2. Los enemigos materiales que quitaron libertad de acción a la Fuerza Aérea, en lo que respecta a la zona de Operación fueron:

1º) Distancias desde las Bases del continente a los O.M., que en ningún caso se encontraron al w de Malvinas.

2º) Carencia de una pista en la Isla que permitieron la operación normal de aviones de Combate desde allí.

3º) Condiciones meteorológicas casi permanentemente adversas en la zona de ataque y con muy pocas horas de luz diurna.

4º) Escasa experiencia de las tripulaciones en este tipo de teatro (eminentemente naval).

3. Con respecto al primer punto, las distancias promedios que debían recorrerse excedian permanentemente las 300 MN. Si ha ello se agrega que por lo menos 100 MN debieron hacerse en vuelo rasante, se comprenderá facilmente que las variantes de rutas de aproximación eran muy pocas, aún utilizando reabastecimiento en vuelo.

4. En relación con la climatología del lugar el promedio de días operables no superó el 50% y ello con grandes restricciones muchas misiones debieron abortarse por esta razón y pérdimos dos pilotos, quienes se estrellaron previsiblemente contra un cerro en su deseo de llegar al objetivo, aún con plafones que no superaban los 30 ó 50 metros.

5. La característica naval del T.O. en que se desenvolvieron nuestras tripulaciones les exigió el esfuerzo no acostumbrado de volar sobre el agua a muy bajas cotas, con mar picado que

///

///

les empañaba continuamente el parabrisas y con plafones bajos que los apretaban aún más contra el agua, dificultando la navegación y exigiéndoles una permanente atención que los desgastó hasta el límite de su resistencia moral y física.

6. Estos fueron, en general, las influencias negativas del Teatro de Operaciones Malvinas, que trabaron y quitaron libertad de acción el E.M. para la planificación de operaciones Aéreas eficaces, a pesar de lo cual se lograron éxitos importantes, producto de la idoneidad de sus hombres y de un inobjetable trabajo en equipo.

II. CUERPO: CONDUCCION Y PLANIFICACION

A. ORGANIZACION DEL E.M.

1. La orgánica general de la F.A. para tiempo de guerra contemplaba la creación de Comandos Aéreos (Fuerzas Aéreas) en base a la división del país en zonas. Es así que al iniciarse el problema MLV el 02 de abril de 1982, se activó la FAS (Fuerza Aérea Sur), que era el Comando específico que estaba previsto condujera las Operaciones en la Zona Sur del país en caso de cualquier conflicto que se produjera en esa parte del territorio.

2. El mismo 02 de abril, el Comandante designado de dicha Fuerza y el suscripto, que se desempeñaba como A-3 (Jefe de Operaciones) se trasladaron a su lugar de asiento (CRV) y comenzaron a organizar su E.M., revisando nombre por nombre el listado del Personal que en las previsiones normales de época de Paz había sido asignado para integrar el mismo.

3. De acuerdo con lo expresado en la Introducción de esta Exposición, el Comando de la FAS se constituyó con personal estrictamente seleccionado por su propio Comandante, de notable idoneidad y sobre todo experiencia en Unidades de Combate.

4. Se lo organizó doctrinariamente, con sus Departamentos y Secciones Operativas clásicas, agregándole organismos, cuya necesidad surgió de las exigencias especiales del conflicto.

5. Es así que se tomaron las siguientes medidas:

(2)

1º) Se unificó el Comando de la FAS con el Comando de Defensa Aérea Sur, pasando a desempeñarse el Comandante de este último, como J.E.M. de la FAS y su A-3, como Jefe de

///

///

de la Sección Superioridad Aérea e interdicción del Departamento Operaciones.

2º) Se creó una Sección "Operaciones Especiales" para la conducción del Escuadrón de aviones LEAR JET y similares, en Operaciones de distracción, búsqueda de objetivos y contra medidas electrónicas.

3º) Se creó la Sección "Análisis de Operaciones" cuyos integrantes analizaban las realizadas y asesoraban sobre las futuras con las modificaciones que estimaban oportunas.

4º) Se asimiló el Comando de Transporte, en lo que hacía a las Operaciones de "Puente Aéreo" de y hacia las islas, organizándose la Sección de "Operaciones de Transporte".

5º) Se hizo depender las "Areas de Defensa Aérea" directamente de la FAS.

6º) Se centralizó el control de todas las Operaciones Aéreas en el Departamento Operaciones de la FAS, con excepción de las que se realizaban internamente en la Isla, con aviones de su dotación.

7º) Se asimiló al Comando, personal Superior de la Armada Nacional, creando una Sección de asesoramiento naval, dependiente de Operaciones.

8º) Se reforzó la dotación del Departamento Inteligencia, dirigiéndolo hacia el logro de la obtención de una mayor y mejor Inteligencia Aérea.

///

///

9º) Se tomó el control de la Defensa Antiaérea en todas las B.A.M. del continente a través de la Sección de Defensa Aérea.

6. Estas y otras medidas que se fueron tomando sobre la marcha permitieron controlar y conducir las operaciones con fluidez y velocidad.

7. Las constantes visitas del Comandante, J.E.M. y miembros del E.M. a las Bases Aéreas dependientes y las reuniones periodicas que se hicieron en la Sede del Comando con los responsables de la ejecución de las operaciones, permitieron crear un acercamiento y confianza mutua tal, que no existieron durante el conflicto ningún tipo de incomprensión o dudas sobre las órdenes emitidas y su ejecución.

8. Puede concluirse que en este aspecto, la orgánica de la FAS respondió en un 100% a las necesidades aéreas emergentes del conflicto.

B. UBICACION FISICA DEL COMANDO DE LA FAS

1. El Comando de la FAS, se ubicó fisicamente en las Instalaciones de la IX Brigada Aérea, con asiento en CRV, de acuerdo con lo previsto en los planes respectivos.

2. Para facilitar su trabajo se adaptaron algunas dependencias del Aeropuerto local tratando de darle funcionalidad y comodidad para el trabajo en equipo, pero se presentaron las siguientes dificultades:

1º) Falta de privaticidad para desarrollar las tareas, por el continuo movimiento de personal de la Unidad y del propio

///

///

Comando en los alrededores."

2º) Exceso de ruido, producido por los aviones en la plataforma lindera al P.C., las que operaban H-24, realizando el Puente Aéreo a MLV."

3º) Indiscresión en las comunicaciones, por los mismos motivos anotados en el inciso 1º)."

4º) Poca seguridad para el EM., por estar ubicado dentro de un O.M. muy rentable para el enemigo."

3. Esto dejó como experiencia que no es conveniente ubicar Comandos Operativos en el mismo lugar de asiento de las Unidades, porque además de lo anotado, se despierta en el personal ajeno al mismo, una lógica curiosidad por saber lo que esta ocurriendo o lo que esta planificado, motivando interferencias y molestias que dificultan el trabajo normal y alteran la tranquilidad que debe reinar en una tarea de este tipo."

4. Por ello se resolvió el traslado de P.C. a la ciudad de CRV, distante 20 Km. hecho que se concretó los primeros días de mayo de 1982, ya iniciadas las operaciones.

5. Considero que es de interés aportar ciertos datos con respecto a la instalación en sí del Comando en lo que hace a este aspecto porque ello puede servir de experiencia a la F.A.P. en el futuro."

C. EL DEPARTAMENTO OPERACIONES DENTRO DEL E.M.

1. Es conveniente que el E.M. se organice periféricamente to

///

///

mando como centro el Departamento Operaciones, que además de su trabajo específico, debe coordinar y armonizar las tareas de los demás Departamentos exceptuando aquellos que no tienen demasiada conexión con el problema operativo, por ejemplo Finanzas, que puede trabajar directamente con el JEM o el CTE.

2. Para ello será necesario que exista en Operaciones un órgano de coordinación, que en el caso particular de la FAS, fue creado y puesto a cargo del actual Agregado en Perú, quien se encargó de racionalizar el trabajo conjunto del E.M., logrando excelentes resultados. En la práctica todos los Jefes de Departamentos quedaron subordinados a este Organismo que dependía directamente del A-3.

(3) 3. Con ello se logró:

1º) No distraer al Jefe de Operaciones con problemas administrativos o de coordinación no operativa.

2º) Filtrar todos los requerimientos y/o órdenes de los Departamentos de tal manera que los mismos fueran coherentes y no repetitivos.

3º) Proveer al Dpto Operaciones información completa sobre el trabajo total del E.M.

4º) Facilitar al CTE una información veraz y ágil de la situación general a través de una sola persona, sin tener que reunir a los Jefes de Departamentos en cada oportunidad.

5º) Fijar un único responsable como enlace con el Comando Superior tarea que también estaba a cargo del órgano coordinador.

////

///

3

4. De tal manera el Departamento Operaciones del E.M., de la FAS quedó definitivamente organizado de la siguiente forma:

CTE

JEM

A-3

COORDINADOR

SOTA SOSAI SOER SODA SAO SS y DT AA NN AE

5. Creo que es importante detallar las tareas que cumplió cada Organismo, porque esta orgánica fue el motor que movió toda la maquinaria de planificación, ejecución y control de las operaciones en el continente y en cierta forma también dirigió las realizadas desde la Isla, en lo que se refiere al componente aéreo de la misma.

A-3: Este cargo fue desempeñado por el suscripto. Su labor se pudo desarrollar con fluidez debido a que recibió permanente información de todas las Secciones y, a través del Coordinador, de los otros Departamentos del E.M. Su tarea principal era resumir lo planificado y llevarlo a consideración del Comandante junto con el JEM y el Coordinador.

De esta manera, este recibía la Operación perfectamente analizada y siempre a través de los mismos interlocutores. Su tarea se reducía a introducirle pequeños retoques o aprobarla rápidamente, por lo que el ritmo de trabajo fue veloz y las decisiones del Comandante no demoraban más de 10 ó 15 minu-

///

tos en ser tomadas desde el momento en que le eran presentadas las propuestas.

COORDINADOR: Su tarea ya fue mencionada. Estaba en estrecho contacto con el JEM, A-3 y Comandante y se constituyó, en el brazo derecho y principal apoyo del Departamento Operaciones.

SOTA: La Sección Operativa de Transporte Aéreo se contituyó, en la primera parte de la campaña, en la más importante por cuanto debió programar y controlar todo el movimiento de aviones del Fuente Aéreo entre CRV y la Isla. Estaba constituido por tres (3) Oficiales Jefes especialistas en transporte y con basta experiencia en aviones de este tipo. Asimismo conocían perfectamente el funcionamiento de la Terminal Aérea de Carga, tiempos y demoras para cargar el material, capacidad de los medios de apoyo, etc. Durante la segunda fase de la guerra fueron quienes planificaron y coordinaron todo lo referente al movimiento de los KC de reabastecimiento en vuelo, movimientos aéreos de transporte entre las Bases del continente subordinadas a la FAS y desde y hacia MLV.

SOSAI: La Sección Operativa de Superioridad Aérea e Interdicción fue la que soportó el peso de la planificación en detalle de todas las Operaciones Aéreas. La integraron los hombres con más experiencia de la Fuerza, en todo lo que se relaciona a vivencias prácticas en Unidades de Combate y fueron se-

///

leccionados cuidadosamente en base a sus antecedentes profesionales. El propio Jefe del Estado Mayor y el A-3 trabajaron activamente en esta Sección Operativa, asi como el Coordinador del E.M., el analista de las Operaciones y los titulares de la misma, que fueron un Oficial Superior y cuatro (4) Oficiales Jefes. La tarea fue desarrollada en un local con entrada absolutamente restringida y limitada sólo al personal nombrado y eventualmente al especialista en meteorología u otro auxiliar que debía opinar en temas muy específicos (Ejemplos: Especialistas en Sistemas de Armas. Reabastecimiento en vuelo, Contramedidas Electrónicas, Inteligencia, etc.), los que finalizada su exposición se retiraban de inmediato. Hasta el propio Comandante evitaba concurrir a efectos de no influenciar en la planificación en detalle que estaba realizando y permitir el libre juego de opiniones de los integrantes de la SOSAI.

SODA: La Sección Operativa de Defensa Aérea se ocupó en la práctica de la Defensa Antiaérea y los Centros de Información y Control ya que el movimiento de Aviones de Defensa también fue regido por la SOSAI .

Estuvo integrada por el titular del Grupo 2 de vigilancia y Control Aéreo y auxiliares de AAa y trabajó en constante comunicación con los radares desplegados en el continente y en MLV. El control del Tráfico Aéreo fue minucioso y efectivo y realizado durante las 24 Horas y el radar de la Isla se mantuvo en servicio hasta finalizado el conflicto, oportunidad en que fue destruído por la propia Fuerza para evitar su aprovechamiento por el enemigo.

///

///

SOER: La Sección de Operaciones de exploración y reconocimiento atendió todo lo relacionado con:

. Contramedidas electrónicas.

. Búsqueda y Rescate.

. Operaciones Especiales, a los que me referiré más adelante.

Su Jefe fue un Oficial Superior y sus auxiliares especialistas en los terrenos mencionados.

SAO: La Sección Análisis de las Operaciones fue creada durante el conflicto porque se percibió la necesidad de contar en Operaciones con un Organismo que se dedicara exclusivamente al estudio del resultado de las misiones, efectos logrados, pérdidas sufridas, rendimiento del armamento, etc., cosa que no podían hacer en detalles los hombres de la SOSAI, por falta de tiempo. A ese fin se designó un Oficial Superior y dos (2) Oficiales Jefes, cuya tarea era:

1º) Participar en forma pasiva en la planificación de las misiones.

2º) Controlar desde el aire y desde tierra el desarrollo de las mismas a efectos de determinar si se cumplían de acuerdo a lo planificado.

3º) Grabar todas las comunicaciones de las tripulaciones durante el desarrollo de la misión.

4º) Concurrir a los interrogatorios post. misión de los tripulantes.

5º) Analizar todo y brindar un informe a última hora con las conclusiones extraídas.

///

///

Esto permitió al Departamento Operaciones ir mejorando y puliendo los detalles para las misiones a planificar. El resultado fue óptimo.

S SYD: La Sección Seguridad y Defensa Terrestre se ocupó de la seguridad del recinto y personal del Comando y estuvo a cargo de un Oficial Jefe de Seguridad.

AA NN: Los asesores navales fueron adscriptos al Comando de la FAS a solicitud del mismo. Estuvo integrada por tres (3) Oficiales Superiores, tres (3) Oficiales Jefes de la Armada Nacional y su tarea fue mantener actualizada la situación naval del Teatro y enlazar con su Comando respectivo a efectos de satisfacer requerimientos conjuntos de una u otra Fuerza.

AE: El asesor de Ejército mantuvo o trató de mantener actualizada la situación terrestre de la Isla y sirvió como enlace con su Comando, que también tenía su asiento en CRV.

11. He querido con esto dar un pantallazo rápido a la orgánica del Departamento Operaciones, las tareas de cada organismo a fin de que el auditorio tenga una más fácil comprensión de la forma de trabajo del E.M. de la FAS, en Operaciones.

D. MODALIDAD DE TRABAJO DEL DEPARTAMENTO OPERACIONES

1. Habiéndo expresado en el capítulo anterior una idea general de la Organización del E.M., fundamentalmente en lo que hace al Dpto Operaciones, que entiendo es el tema que más beneficios puede representar para la FAP, desde el punto de vista de extraer experiencia, voy a explicitar ahora la modalidad de trabajo que se

INTELIGENCIA

///

///
adaptó y brindó excelentes resultados

2. El proceso de planificación puede escalonarse de la siguiente forma:

1º) Obtención de la Información sobre O.M. a atacar o defender.

2º) Verificación y procesamiento de dicha información.

3º) Análisis para determinar el mejor modo de acción.

4º) Propuesta al Comandante de la operación.

5º) Transmisión a las Unidades de las hojas de Misión para su ejecución.

6º) Control del cumplimiento de la tarea.

7º) Interrogatorio a las tripulaciones intervinientes inmediatamente después del aterrizaje, en sus propias Bases.

8º) Análisis final de los resultados, en el Departamento Operaciones.

9º) Informe al Comandante, en presencia del E.M. completo.

3. Pasaremos a detallar cada una de estas etapas:

1º) Obtención de la Información:

Fue sin lugar a dudas, el principal problema que tuvo la FAS, por carecer de un apropiado sistema de exploración y reconocimiento dotado de material aéreo dotado de material aéreo equipado con contramedidas electrónicas capaces de detectar al enemigo, ya sea en el aire o en el mar, a suficiente distancia como para realizar operaciones Aéreas de interdicción a gran o media distancia del Teatro de Operaciones.

///

De aqui nace la primera gran experiencia a extraer. Las Fuerzas Aéreas deben poseer los medios necesarios de este tipo porque si no es asi, de nada servirá tener los más sofisticados y modernos sistemas de armas, ya que no se sabe donde y contra que hay que emplearlos.

Para salir del paso de alguna manera, se emplearon los únicos medios disponibles:

a) Aviones B-707, que recorrian la probable ruta de acercamiento de la Flota Inglesa desde Ascención, a gran distancia, en altura y con enormes riesgos de ser derribados.

b) Aviones C-130, Lear Jet o similares, Neptuno de la Armada para la búsqueda, a muy baja altura, en las proximidades de la Isla y con pocas posibilidades de éxito en su tarea.

c) El radar de MLV, muy efectivo pero que dado su alcance relativamente corto, sobre todo a bajas cotas, sólo producía información cercana, que exigía una acción practicamente inmediata no siempre posible de realizar. Debe tenerse en cuenta que el tiempo de vuelo a la Isla, sin contar el reabastecimiento era casi de una hora, tiempo al que debía sumarse el que insumía la planificación y transmición de órdenes.

d) El contacto visual del personal de la Isla con los buques enemigos que se aproximaban.

Como se puede apreciar facilmente, sólo en casos excepcionales pudo hacerse la planificación de operaciones aéreas

///

///

pre-dispuestas, ya que la urgencia en llegar al O.M. antes que desapareciera obligó a trabajar permanentemente en Operaciones de tipo inmediato.

Para ganar tiempo se tenían siempre preparados los "Paquetes" de aviones en diferentes configuraciones de acuerdo a los blancos que se suponía podían aparecer. Generalmente se los configuraba con bombas de 100C, 500 ó 250 Lbs y en aptitud de reabastecimiento en vuelo. Asimismo los tripulantes estaban en las horas diurnas en alerta permanente y en condiciones de estar en el aire en 3 minutos a partir del momento de recibida la orden.

También a los mismos efectos anteriores y aún antes que la misión fuera aprobada por el Cte, se adelantaba a las Unidades la tarea en proceso de planificación, con lo cual se lograba que mientras en el Comando se trabajaba en el desarrollo de la misma, en los órganos Operaciones de los Escuadrones de Combate se han confeccionado las navegaciones pre-computadas y se adelantaban los breaffing a las tripulaciones.

Como se puede apreciar, fue preocupación permanente del Comando la urgencia en la reacción ante la aparición de un blanco rentable del enemigo y este fue un objetivo que se persiguió y logró durante toda la campaña, llegándose a poner los aviones sobre el blanco en menos de 01:30 Hs. desde el momento de recibida la información.

///

///

2º) Verificación y procesamiento de dicha información:

Las primeras noticias de la aparición de un O.M., era recibida por el Dpto a través de un Oficial Jefe que estaba permanentemente en la Central de Comunicaciones del Cdo, recibiendo en forma directa de la Isla todas las novedades, a través de un codificador Grinel, de excelente rendimiento. Dicho equipo siguió funcionando aún horas después de la caída de Puerto Argentino.

Recibida la irformación, se ubicaba el objetivo en la carta, mientras otro equipo consideraba si era redituable y la cantidad y tipo de aviones necesario para destruírlo. Determinado este factor se adelantaba telefónicamente a la Unidad o Unidades que iban a actuar que alistaran sus medios manteniendo o variando su configuración y/o versión y las coordenadas del objetivo a efectos de la confección de la navegación pre-computada. Es de hacer notar que para cada Unidad se había designado un determinado Oficial del Dpto, como único interlocutor válido a efectos de evitar repeticiones de órdenes o confusiones en su transmisión, cosa que ocurrió al principio.

Pero lo importante para ustedes, en esta etapa del proceso creo que son los modelos de tácticas usadas. En general y después de algunas experiencias desagradables se había llegado a las siguientes conclusiones:

a) Ataque a buques tipo fragata, con gran defensa antiaérea cantidad de aviones tres (3) por buque, en aproximación

///

///

rasante (lo mínimo de altura posible), casi en línea y con la separación suficiente entre ellos como para desorientarlos radares de tipo de las baterías misilísticas de los buques, con la expresa prohibición de efectuar reempleo sobre el mismo objetivo. La sorpresa y la mínima altura era nuestra única defensa. Había que tener especial atención que los aviones pasaran en su totalidad sobre el blanco, antes que hiciera explosión las bombas del primero, a las que se le había provisto de espoletas de 8 segundos de retardo.

En general, los vuelos eran previstos como navegaciones GRAN-BAJA-BAJA-GRAN, es decir, desde el despegue, ascenso entre 30 y 40 mil pies, reunión con el reabastecedor en el límite del alcance radar del enemigo, descenso al ras del agua, ataque, regreso a mínima altura y ascenso nuevamente para encontrarse con el reabastecedor (caso AUB/A 4C) en la ruta de regreso y también fuera del alcance de los HARRIER ingleses, cuando era posible.

Esta operación fue siempre exitosa ya que no sufrimos ningún derribo en los tramos de aproximación o alejamiento.

El problema se complicaba en el caso de los aviones DAGGER, que al no efectuar reabastecimiento, estaban obligados a ir directamente a los O.M., sin posibilidades de variación en la ruta de aproximación para lograr mayor sorpresa. Allí sufrimos pérdidas importantes por cuanto

///

///

nos esperaban permanentemente los HARRIER, orbitando a baja altura, en las zonas probables de acercamiento.

Además detectamos que el despegue de nuestros sistemas de armas era comunicado por radio al enemigo por algún país vecino, con lo que el tenía un claro conocimiento de la cantidad y tipo de aviones que se movian, sobre todo desde las Bases Aéreas de Río Gallegos y Río Grande.

b) Ataque a otro tipo de buques, si tenía defensa de destructores o fragatas que procedía como lo indicado en el Inciso anterior. Si se trataba de buques aislados se disminuía el número de aviones atacantes, pero la táctica de empleo se mantenía igual.

Corroborada la exactitud de la información recibida y ya establecida que el blanco era redituable se pasaba a la siguiente etapa del planeamiento.

3º) Análisis para determinar el mejor modo de acción

Este proceso incluía:

a) Análisis de aptitud-factibilidad y aceptabilidad de la operación, que se realizaba rápidamente, fundamentalmente en lo que se relaciona con la aceptabilidad.

b) Si era más de un O.M., se encuadraba dentro de las prioridades establecidas por el Comando, es decir:

.Portaaviones.

.Transporte de Tropas.

.Abastecedores de combustible.

.Cargueros en general.

.Buques de guerra.

///

c) Determinación de cantidad de aviones y tipo a emplear para cada O.M., con su respectiva configuración y versión. Al respecto puede decirse que se determinó como el más efectivo armamento a transportar, las bombas de 1000 y 250 Lbs.

d) Estudio y determinación de las rutas de aproximación, puntos de reabastecimiento, si los había, lugar de descenso y ruta de regreso después del ataque.
Se negó a determinar que los radares del armamento de los buques eran menos efectivos si el ataque se producía desde tierra hacía el mar, porque al parecer, este factor ocacionaba distorsiones en su emisión y su efectividad, en lo que hace al grado de misiles, se reducía notablemente.

e) Se volcaba lo planificado en las hojas de misión y se adelantaba la posible operación a las Unidades responsables de su cumplimiento.

4º) Propuesta al Comandante:

La misma era realizada por el JEM y el A-3, explicándole la operación y sus posibles consecuencias, entre otras cosas incluía los probables derribos previstos. El Comandante efectuaba las correcciones que estimaba procedentes o la aceptaba tal cual le era presentada, ordenando su ejecución.

///

///

5º) Transmisión a las Unidades de la Hoja de Misión:

Como ya lo mencioné, la Unidades ya tenían un pre-conocimiento de la tarea que iban a cumplir, por lo que al recibir la Orden, su demora en efectuarla se reducía a unos pocos minutos. La transmición se realizaba por teléfono punto a punto, con codificador de voz y siempre a través de los mismos corresponsales. Cabe hacer notar que el Dpto Operaciones poseía teléfonos directos con todas las Unidades, cuyo uso estaba totalmente prohibido a los otros Departamentos del E.M., que contaban con otras líneas independientes para satisfacer sus requerimientos y necesidades. Asimismo, nuestros teléfonos se instalaron en cabinas cerradas y a prueba de ruidos, lo que aseguraba la discreción y claridad en las comunicaciones.

6º) Control del Cumplimiento de la tarea:

En esta etapa comienza el trabajo importante de la Sección de análisis de las Operaciones. Se designaba a los hombres que irían a bordo de los aviones retransmisores, quienes conocian detalladamente la misión y se los proveía de grabadores para la reproducción de todo lo que se conversara en vuelo, ya sea entre las tripulaciones de Combate, aviones reabastecedores y los propios retransmisores.

Además se mantenía contacto radioeléctrico permanente entre el Comando y los Análistas, porque cualquier variación o e

///

///

cancelación de misiones se realizaba sólo a través de ellos. Es asi que cada operación era seguida desde el propio despegue hasta el aterrizaje, aunque a veces y por las condiciones particulares de cada misión, no se contaba con los detalles de las mismas hasta después del interrogatorio de las tripulaciones.

7º) Interrogatorio a las Tripulaciones:

Al principio de las Operaciones, éste era desarrollado por los Oficiales de Inteligencia de cada Unidad y transmitido al Dpto Inteligencia del Comando, que a su vez lo retransmitía a Operaciones. Por diversas causas, la información recibida no era totalmente útil, porque se aprestaba demasiado a lo escolástico, perdiéndose detalles que para nosotros tenían un valor fundamental.
Es así que se decidió, sin suprimir el otro procedimiento, realizar un interrogatorio paralelo inmediatamente después de arribadas las tripulaciones y para ello se formaron dos equipos, integrados uno por el Comandante, el suscripto y 3 (tres) Oficiales de Operaciones y otro por el JEM, el Jefe de la SOSAI y otros 3 (tres) Oficiales del Dpto.
Ambos equipos se alternaban para recorrer las Unidades e interrogar a los pilotos, junto con personal de la Sección Análisis de las Operaciones. De esta manera se logró obtener la información de primera mano e inmediatamente después del aterrizaje. Además se conversó con los pilotos aislados, comparando las versiones y sacando las conclusiones correspondientes. El resultado de este procedimiento fue óptimo y permitió

///

///

obtener experiencias inéditas y aplicables para planificar las futuras acciones.

8º) Análisis de los Resultados en el Dpto Operaciones:

Este se realizaba a la noche, oportunidad en que se reunían el JEM, el A-3, el Coordinador, el SOSAI y la SAO, compatibilizaban los informes obtenidos y analizaban detenidamente las grabaciones, los interrogatorios, los datos transmitidos por el CIC Malvinas y toda otra información relacionada con las misiones cumplidas y confeccionaban un Informe Final de las mismas deteniéndose en los errores cometidos a fin de perfeccionarse al máximo las próximas plarificaciones.

De estos análisis surgieron por ejemplo:

.Cantidades óptimas de aviones a emplear.

.Oportunidad de hacerlo

.Capacidad y velocidad de acción del enemigo.

.Mejores rutas de aproximación.

.Mejores zonas de eyección.

.Lugares óptimos para el reabastecimiento en vuelo y alturas para realizarlo.

.Formas y tácticas de empleo contra diferentes O.M.

.Armamento más útil de acuerdo al objetivo a batir.

.Evaluación individual de cada tripulante.

.Capacidad de cada Unidad.

.Estado Espiritual de las tripulaciones.

///

///

Esta etapa del proceso constituyó una innovación en nuestro Estado Mayor y sus consecuencias fueron reducir la pérdida de tripulaciones y aviones por cuanto permitió racionalizar al máximo el empleo de los medios.

9º) Informe final al Comandante:

Este Informe era practicamente la exposición al Comandante de la misión realizada y las conclusiones extraídas en el Inciso anterior.

III. ORGANIZACION Y MEDIOS ASIGNADOS

A. COMPONENTE AEREO EN LAS ISLAS MALVINAS

1. La defensa de las Islas Malvinas fue responsabilidad del General D Mario Benjamín MENENDEZ a quién la Fuerza Aérea le subordinó la totalidad de sus medios asignados a las Islas; a fin de posibilitar la conducción de tales medios se le proporsionó personal Militar Superior y Subalterno, especialista en las distintas funciones que a continuación veremos en detalle.

2. La Fuerza Aérea de Tareas "Malvinas" estaba compuesta por un Jefe de Componente Aéreo y Oficiales especialistas en las distintas áreas del Estado Mayor.

3. Las Bases Aéreas Militares ubicadas en Puerto Argentino y Darwin, permitieron la operación de helicópteros, aviones de combate y de transporte. Referente a los aviones IA-58 "PUCARA", logró pese a las bajas producidas por el e-

///

///

nemigo, la Fuerza Aérea logró permanentemente mantenerlos operando desde las Islas, reponiendo las pérdidas que se producían a medida que avanzaba el conflicto de acuerdo con los requerimientos que formuló el Comandante Militar.

4. Las BBAAM en Malvinas contaban con:

1º) Escuadrón Artillería Antiaérea:

a) Oerlikon 35 mm

b) Rheimental 20 mm.

c) Misiles SUP / AIRE.

2º) Terminal Aérea.

3º) Servicio Reparación de Pista.

4º) Seguridad y Defensa.

5º) Grupo de Operaciones Especiales.

6º) Comunicaciones.

7º) Sanidad

8º) Servicio Contra Incendios.

9º) Tránsito Aéreo.

10º) Servicios Especiales.

11º) Servicios Generales.

5. Con la Artillería Antiaérea y Misilística desplegada en Puerto Argentino y Darwin, la Fuerza Aérea contribuyó significativamente a la defensa Aérea de las Islas, correspondiéndole por lo tanto una activa participación en la destrucción de CATORCE (14) aviones y DOCE (12) helicópteros comprobados y en los probables derribos de otras SIETE (7) aviones y NUEVE (9) helicópteros.

///

///

6. Hubo una intensa utilización de helicópteros en tareas de transporte de personal y material, durante la fase previa a las operaciones bélicas. Ello permitió montar la Base Aérea Militar "DARWIN" y trasladar el RI-12 asignado para la defensa del área Darwin. Desde el primer día de Operaciones se realizaron tareas de búsqueda y rescate de tripulaciones de los aviones derribados sobre las Islas y sus adyacencias. La creciente presencia de medios enemigos limitó progresivamente la cantidad de vuelos de Exploración y Reconocimiento, operación que había adquirido gran importancia durante los primeros días del conflicto.

7. A pesar del esfuerzo realizado por el enemigo, desde el 01 Mayo hasta el último día de la Operación, para destruir el AD atacándolo sistemáticamente con aviones VULCAN, HARRIER y Helicópteros, bombardeo naval y artillería de campaña, el mismo no pudo ser anulado y los aviones PUCARA y de transporte operaron desde y hacia él, hasta el 13 de junio. Es de hacer notar que se registraron impactos cuyos efectos fueron rápida y eficazmente reparados por los elementos previstos para solucionar tal evento.

8. Con respecto a las Operaciones con IA-58 PUCARA se efectuaron ataques a Unidades terrestres, navales y exploración y reconocimiento ofensivo.

9. Estos aviones estaban en inferioridad de condiciones por su poca velocidad, lo que los hizo sumamente vulne-

///

///

rables; sin embargo, dada su facilidad de operación desde cualquier terreno, permitieron un hostigamiento constante al enemigo, traducido en operaciones de AAD, de tipo relámpago y con una sola pasada, de manera de poder obtener la sorpresa necesaria y evitar excesivos derribos. Luego del desembarco del grueso de la tropa inglesa, su empleo se hizo más problemático por la efectividad de su AAa liviana y sus misiles superficie / aire, a pesar de lo cual se los empleó hasta el último día de la guerra.

10. Desde el desembarco en San Carlos y hasta el fin de las hostilidades se realizaron tareas de sabotaje y hostigamiento contra el dispositivo enemigo empleándose para tal fin los GOE de la Fuerza Aérea.

11. Los sistemas de detección radar y Control del Escio Aéreo permitieron desde un comienzo, obtener permarente información sobre los aviones y helicópteros que sobrevolaban la Isla y también sobre los buques que operaban en proximidades de la misma. Esta información evitó el ser sorprendido por los ataques enemigos y poner en alerta los sistemas de defensa.

Asimismo permitió poner sobre aviso a las Unidades Aéreas del continente, proporcionarles la ubicación de los atacantes y en algunas ocasiones, guiarlos; lo que posibilitó exitosas operaciones contra Unidades navales al llevarlos hasta su posición exacta. Al mismo tiempo se alertaba a los aviones propios sobre la posición de los interceptores ingleses.

///

///

Otra tarea realizada fue la de dirigir los aviones hasta el punto exacto de bombardeo, en operaciones nocturnas y en malas condiciones meteorológicas.

Es de destacar que a pesar del moderno equipamiento enemigo y sus reiterados intentos de destruir los radares, éstos permanecieron en operaciones hasta las últimas acciones.

B. LA FUERZA AEREA EN EL ESFUERZO DE GUERRA DESDE EL CONTINENTE

1. Ante la creación de una Fuerza de tareas Inglesa con motivo de la recuperación de las Islas Malvinas, se reactivó la Fuerza Aérea Sur que normalmente opera la sur del paralelo 39º, asignándole los siguientes medios:

b)

1º) Sistema de Defensa Aérea (Aviones M-III, radares, artillería antiaérea convencional y misilística) instalado a lo largo de toda la costa patagónica.

2º) Escuadrones A 4B, A 4C, M-V y MK-62 (Aproximadamente 80 aviones).

Al respecto puede acotarse:

a) Hubo comentarios de un analísta norteamericano, que manifestó que la Fuerza Aérea debió atacar en masa con 225 aviones, es oportuno destacar que se contaba al inicio de las Operaciones, con sólo unos 80 aviones aptos para el tipo de guerra que se enfrentaba. Si se quiere estimar cuantos aviones podían llegar al OM, aún se debería descontar de ese número, el correspondiente a fallas del material y operativas (Met. Reabastecimiento, etc.).

///

///

b) A su vez fuera de la Fuerza Aérea Sur, el Comando Aéreo Estratégico, organizó Escuadrones de Exploración y Reconocimiento lejano y cercano, con los que se controlaron las rutas de aproximación a las Islas Malvinas y Georgias del Sur, en un intento de detectar el tráfico Marítimo británico que se dirigía a la zona en conflicto.

c) El Comando Aéreo de Transporte (CAT) fue creado para atender los múltiples requerimientos de transporte que generó el Conflicto Malvinas.

d) El Comando Aéreo de Defensa (CAD) fue creado para atender los múltiples requerimientos de transporte que generó el Conflicto Malvinas.

e) El Comando Aéreo de Defensa (CAD), planificó y ejecutó la defensa aérea activa y pasiva en el continente y en la Isla, integrando el Comando de la FAS, como lo dijimos anteriormente.

IV. OPERACIONES AEREAS DESDE EL CONTINENTE

A. COMENTARIOS

1. Al producirse la recuperación de las Islas Malvinas, la Fuerza Aérea planificó las operaciones aéreas que debería realizar en el caso que Gran Bretaña reaccionara enviando su flota para reocupar las Islas.

2. Esta planificación se llevó a cabo teniendo especial cuidado en que pudiera ser integrada al Plan Conjunto de las FFAA, que debería implantarse en caso de ataque inglés.

///

///

3. Hasta el momento se pensaba que el poder militar argentino que se opondría a las Fuerzas inglesas, estaría constituído por Unidades de la flota de mar y de la Fuerza Aérea, que hostigarían al enemigo, siendo las FFTT las responsables de rechazar el ataque una vez producido el desembarco.

4. Posteriormente, la presencia de submarinos atómicos penalizó el empleo de los medios navales, quedando los medios aéreos como los únicos que opondrían resistencia a la Fuerza Naval Inglesa hasta el momento del desembarco.

5. De acuerdo con la importancia que para las operaciones revestían los medios del enemigo, se establecieron prioridades de los objetivos a batir, los cuales lo serían únicamente dentro de la zona de exclusión, para focalizar el conflicto.

6. El desarrollo del mismo determinó que la operación de la Fuerza Aérea se hiciese de acuerdo con sus propias posibilidades y con las oportunidades que le presentó el enemigo, el cual permanentemente cambiaba sus tácticas, acorde con la eficacia de nuestros medios.

7. Sin embargo, una vez concretada la reacción británica, la Fuerza Aérea en base a los medios disponibles y a la sofisticación y cantidad de medios del oponente, analizó y evaluó los distintos procedimientos en uso en las armadas del mundo, recibiendo asesoramiento de la propia, de otras amigas y documentos especializados.

///

///

8. En base a ello, y a los medios en oposición la Fuerza Aérea, desarrolló tácticas de empleo inéditas en el mundo, que permitió no sólo hacer la guerra con los medios disponibles, sino alcanzar éxitos resonantes a un bajo costo relativo.

9. Los resultados saltan a la vista:

a) SEIS (6) buques hundidos por la Fuerza Aérea con armamento convencional, que representan 21.920 TNS.

b) DIEZ (10) buques averiados comprobados (32.780 TNS.

c) SIETE (7) buques averiados probables.

B. OPERACIONES ESPECIALES

1. Se denominó asi aquellos de distracción y engaño al enemigo que se realizaron con aviones LEAR JET o similares.

2. Los mismos se coordinaron con ataques reales dando un óptimo resultado, ya que provocaron al ENO un desgaste notable, por cuanto alertaban su sistema de defensa y desgastaban sus medios en forma permanente.

3. Las técnicas usadas generalmente, era enviar grupos de tres aviones, simulando una Ella, quienes aproximaban a las Islas por distintos rumbos y a gran altura. Estando dentro del alcance radar del ENO, pero fuera de la influencia de la caza interceptora, descendían a vuelo rasante y alcanzando este nivel regresaban al continente.

4. Con este tipo de operación se logró que el enemigo estuviera en alerta permanente y sacara sus aviones al aire, pro-

///

///

vocándole un desgaste de sus medios, sin la posibilidad de lo grar beneficio alguno.

5. Las tripulaciones de estos aviones estaba constituí da por personal civil convocado, al que se le dio la jerarquía de Alférez y se agregaba siempre abordo del avión y en todas las misiones, personal de aviadores militares, que efectuaban el control de la misión y el Informe posterior.

C. OPERACIONES DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO.

1. La casi absoluta carencia de información sobre los mo vimientos enemigos obligó a implementar un sistema de explora ción y reconocimiento que operando las 24 horas, cubrió con una intrincada red de observación, toda la costa continental patagó nica.

2. En esta tarea y otras especiales que se ejecutaron, se insumieron 466 salidas que representan un total de 2238 horas de vuelo, registrándose la pérdida de un sólo Lear-Jet, que fue derribado mientras cumplía una misión fotográfica en cumpli miento de un requerimiento de las FFTT.

3. La planificación y control de estas operaciones fue ron realizadas por una sección operativa de Operaciones (SOER) Cdo FAS, a cargo de un Oficial Superior, en permanente coordina ción con el CAE y la sección operativa de superioridad aérea e interdicción (SOSAI).

///

///

D. OPERACIONES DE TRANSPORTE

1. Es un error muy común, dada la trascendencia periodística que alcanzó el Puente Aéreo Malvinas, el pensar que las Operaciones de transporte constituyeron ese solo aspecto.

2. La realidad nos muestra que el puente aéreo con la tremenda importancia que revistió para la Isla, ocupa solo una parte, que no es la mayor, dentro del gigantesco volúmen de cargas y personal que se trasladó a raíz del Conflicto "MLV", siendo el volúmen de movimientos hecho en el Territorio Nacional, el más significativo, ya que incluyó despliegues internos, traslados hasta los puntos de embarques aéreos o nacionales a MLV, etc.

3. Las Operaciones del Puente Aéreo se hicieron marginales a partir del 01 de Mayo por la oposición que realizó el enemigo con sus medios aéreos y de superficie, situación que se fue agravando con el correr de los días y sobre todo hacia el final del conflicto, porque a lo anterior hubo que agregarle el hostigamiento a la pista por parte de la AAa. desembarcada.

4. Sin embargo pese a este esfuerzo, nuestros C-130 siguieron operando en la Isla hasta la última noche del conflicto, sin haber sufrido ningún derribo en este tipo de vuelo, lo que demostró la habilidad de las tripulaciones y la minuciosidad de la planificación y control al arribo, del radar de la Isla.

E. OPERACIONES DE COMBATE

COMENTARIOS

///

///

1. La Fuerza Aérea asumió íntegramente su responsabilidad en la guerra aérea. Por su naturaleza, todas sus operaciones son siempre ofensivas.

2. Desde el día 01 de Mayo 82 hasta el 14 de Junio, realizó 445 salidas de combate (lo que constituye el 95% de las misiones aéreas totales realizadas en la guerra- ARA efectuó 20 Salidas con aviones A 4Q y Super Etendard.

3. Se volaron 2782 horas en misiones de combate.

4. Las operaciones aéreas que se concretaron fueron:

1º) Ataques a buques.

a) SEIS (6) buques hundidos.

b) DIEZ (10) averiados comprobados.

c) SIETE (7) probablemente averiados.

Esta cifra no incluye los buques hundidos por la ARA.

d) Ataques a cabeza de playa.

e) Ataques a Fuerzas Terrestres.

2º) Acciones Bélicas Día 01 Mayo 82

. Vamos a historiar los hechos principales:

- El día 01 de Mayo de 1982 la flota inglesa se aproximó a MLV con gran parte de sus Unidades, probablemente con fines intimidatorios o porque subestimaron las posibilidades argentinas. La Fuerza Aérea, al conocerse que algunas unidades navales estaban al alcance de sus aviones, reaccionó atacándolas. Durante ese día se realizaron 56 salidas, lográndose, en lo que constituyó el bautismo de fuego de

///

///

la FAA, demostrar al enemigo que existía una decidida volutad de lucha y de impedir la reocupación de las Islas Malvinas.

- Se averiarion seriamente, esto comprobado por observadores de PUERTO ARGENTINO, por lo menos DOS Fragatas siendo visible esa noche desde tierra grandes explosiones en las mismas.
- Fueron derribados CUATRO aviones propios, primeros caídos en Combate de la Fuerza Aérea, los que en su holocausto hicieron tomar conciencia al Comandante inglés, que no debe subestimarse a ningún enemigo, menos aún a quienes estaban desididos a defender el suelo Nacional.
- Aprendida esta primera lección por los ingleses, fué visible por todos la prudencia con que realizaron sus próximos movimientos, con preferencia en horas nocturnas y nunca más, hasta SAN CARLOS, en forma masiva, y aún entonces, sin poner el núcleo principal de la flota al alcance de nuestros aviones.
- La Fuerza Aérea, sus Comandos y tripulaciones, aprendieron aceleradamente las lecciones que la guerra les brindaba cada vez que el enemigo destacó sus buques, ya sea como presuntos piquetes radar, para cañomear las Islas o para efectivizar un bloqueo que se les diluía entre los dedos, la reacción se produjo apenas estaban al alcance de nuestros aviones y se disponía de la información para ubicarlos y atacarlos en tiempo.
- Los ataques a buques en FITZ ROY, BAHIA ELEFANTE, BAHIA AGRADABLE y portaaviones INVENCIBLE son claros ejemplos, entre otros, de este aserte. En ellos el ataque fulminante produjo grandes daños (1 FF en FITZ ROY y otra averia-

///

da en BAHIA ELEFANTE, la PLYMOUTH, el SIR TRISTAN y el SIR GALAHAD en BAHIA AGRADABLE.

2. Esta primer batalla Aérea de Puerto Argentino, significó la puesta a prueba de las tácticas de empleo que se habían planificado para atacar a buques. Su resultado demostró el acierto en las mismas, ya que la relación, daños producidos/bajas propias fue favorable y permitió partir de una base firme, experimentada, para las nuevas operaciones a realizarse.

3. Consistió esta táctica, resumidamente, en ataques masivos, a muy bajo nivel y en oleadas sucesivas con el menor intérvalo posible, para no dar tiempo a la recuperación del ENO. Los ataques no fueron nunca inferiores a 16 aviones por oleada, en escuadrilla de 3 aviones con diferentes OM.

4. El armamento usado fue el de bombas de 500 Kgs. y 250 Kgs, con espoletas de 8 a 12 segundos de retardo, lo que permitía el paso de todos los aviones antes que hicieran explosión las bombas.

3º) Ataques a Cabeza de Playa: Ba SAN CARLOS

1. El 21 de May 82 a las 08:15 horas, el puesto Comando de la FAS recibió la información sobre la presencia de Barcos Ingleses en la entrada del Estrecho San Carlos. Dos de ellos cañoneaban la costa.

2. Con estos datos se montó una operación aérea tendiente a atacar lo que aparecía como un desembarco, a pesar de haberse recibido asesoramiento que manifestaban que sólo constituía una operación destinada a encubrir un desembarco real en otro lugar, ya que se aducía, ese era un lugar inadecuado para tal tipo de operación.

///

///

3. A la 10:00 Hs., un avión destacado desde la Isla, informa sobre la presencia de alrededor de doce (12) barcos de diferentes características, por lo que las pocas dudas que quedaban desaparecen ante la evidencia. La operación de todas formas ya había sido lanzada y a las 10:10 horas la primera ELLA ya se encontraba sobre el blanco, durante ese día, se continuaron los ataques hasta completar 54 misiones. Lo demás es historia conocida.

4. Siete aviones perdidos en ese ataque masivo hablan por sí solo de la furiosa defensa que opusieron las Fuerzas Británicas. Las oleadas sucesivas de ese día y los siguientes, encontraron cada vez más obstáculos. A la Artillería antiaérea de los barcos se fue sumando la de tierra, que desembarcaba y se emplazaba en los períodos de calma, ante la ausencia de oposición terrestre. La carencia de información era total, evaluándose el progreso del desembarco tan sólo por medio de los informes de los tripulantes que regresaban de sus misiones.

5. De la efectividad de la defensa habla por sí sólo la gran cantidad de perforaciones con que regresaban algunos aviones y que los inutilizaba por el tiempo requerido para su reparación (entre DOS Y SIETE DIAS).

6. Vale una anécdota para graficar lo mencionado. 2 A-4 que regresaban con gran pérdida de combustible lanzaron el aviso de emergencia, ante lo cual un reabastecedor, abandonando toda prudencia, se adelantó hasta casi sobrevolar las Islas. Allí enganchó a ambos aviones, y los llevó, suministrándoles combustible en forma permanente, hasta prácticamente el aterrizaje, ya que sus tanques

///

///

no retenían el combustible. DOS datos finales:

1º) Se le suministraron a ambos alrededor de CUATRO veces su carga completa de combustible, lo que debían consumir en OCHO horas lo consumieron en TREINTA minutos.

2º) El reabastecedor, que entregó su carga más allá del límite de seguridad, debió aterrizar en el mismo AD en EGA de combustible.

7. Los días 22, 23, 24 y 25 de Mayo, se ordenaron 82 salidas de las que, por diversas causas, se cumplimentaron 63, lo que significa un TOTAL de 117 Salidas sobre San Carlos con 13 aviones derribados (11%) que en lenguaje aeronaútico constituye una pérdida elevada.

8. De esto podemos extraer una conclusión, que sin embargo, no es nueva: "La guerra moderna no puede ser ganada por una sóla Fuerza, excepto que el desnivel técnico con el adversario sea excesivo". Es un trabajo que si no es conjunto está destinado al fracaso.

9. Después del 24 Mayo, las misiones eran intermitentes y buscando la sorpresa, ante la cada vez mayor defensa antiaérea que el enemigo continuaba implementando. Además el desembarco estaba consolidado y las pérdidas propias que comenzaban a afectar seriamente el poder combativo de la Fuerza, no compensaban el atacar blancos, que, por su cada vez mayor dispersión, dejaban de ser redituables.

///

///

10. Del ataque a San Carlos, sacamos como experiencia, el alto poder de las Defensas inglesas, que actuaron con total impugnidad, por falta de hostigamiento terrestre o naval.

11. Fue necesaria entonces, una revisión de procedimientos y tácticas y se llegó a la conclusión que la única forma de alterar el curso de la guerra era obteniendo la superioridad aérea y que la única forma de lograrla era hundiendo uno de los dos portaaviones enemigos.

4º) Ataque a Fuerzas Terrestres

1. El apoyo aéreo directo a las FFTT constituye la más discutida y la menos rentable de las operaciones aéreas, ello es debido a que se requiere:

1º) Información precisa sobre el blanco a batir.

2º) Sus coordenadas.

3º) Marcación de la línea de frente para no tirar sobre propia tropa y de ser posible guía de tierra hacia el blanco.

2. No se contó en Puerto Argentino con información exacta sobre blancos rentables, siendo generalmente, una vaga información producto de visualización de patrullas o estimaciones en base a datos incompletos.

3. Al carecerse del punto anterior, las precisiones sobre coordenadas o ubicación sobre cartas, eran también estimativas.

4. No hubo en ningún momento marcación de la línea del frente, es más, este era bastante impreciso y cambiante y las informaciones contradictorias.

///

///

5. Al carecerse o haber deficiencias en todo lo anterior, de nada servía una hipotética guía hacia un blanco estimado.

6. Si a ello agregamos, la cada vez mayor cobertura aérea enemiga que obligaba a nuestros aviones a volar a muy baja altura y le sumamos el tratar de visualizar blancos de poco tamaño volando a 900 Km/hora, se comprenderá facilmente porque se considera a este tipo de operación poco eficaz y altamente expuesto, siendo en consecuencia de muy baja rentabilidad.

7. Los requerimientos recibidos de la Isla, eran de ataques a posiciones de artillería o lugares en los que se estimaba existían concentraciones de tropas. Estos requerimientos, una vez cumplimentados, dejaban tiempos libres que se llenaban por medio de reconocimiento ofensivo.

8. La imposibilidad de sobrevolar zonas ocupadas por propia tropa, ante la carencia de comunicaciones con la artillería antiaérea lo que se traducía en el peligro de ser derribados por la misma como efectivamente sucedió, creaba servidumbres díficiles de vencer.

9. A pesar de ello, se cumplimentaron misiones sobre Monte Kent, Bluff Cove, Harriet House, Two Sister, Monte Longdon, Estancia House, etc. efectuándose reconocimientos ofensivos sobre las rutas norte y sur de aproximación a Puerto Argentino.

10. Resumiendo y concretando, en los días 11, 12 13 Jun, el Comando de la FAS ordenó 55 misiones, 42 de ellas se cumplimentaron atacando tropas, helicópteros, posiciones de artillería, pues

///

///

tos de Comando y Comunicaciones.

11. El último requerimiento de Apoyo Aéreo de Fuego fue solicitado por la isla en la noche del 11 de junio, anulándose el día 12 a las 08:30 horas, por su solicitante, dado lo cambiante de la situación terrestre y la falta de información sobre la misma. El requerimiento consistía en "Buscar objetivos detrás de las líneas enemigas". A pesar de ser anulado, se efectuaron reconocimientos ofensivos.

12. Finalmente el día 13, último día de operación, se previeron 30 misiones, se cumplieron 23, se perdió un avión y regresaron cinco con averías del fuego antiaéreo.

13. Ese mismo día hubo DOS (2) vuelos de C-130, el primero despegó de MLV a las 06:30 horas y el último a las 21:10 horas. Este estuvo detenido en el AD durante una hora por fuego de artillería de campaña sobre el mismo. Llevaban un cañón de 155 mm y munición y evacuaron heridos al regreso. Las cargas de los C-130 respondieron en el último período, exclusivamente a prioridades establecidas por el Comandante Militar de Malvinas.

14. Hay dos operaciones que quiero mencionar muy especialmente: Bahía Agradable y ataque al Portaaviones INVENCIBLE.

15. La operación sobre Bahía Agradable fué planificada y ejecutada casi simultáneamente, ya que en cuanto se recibió la información de la Isla referida al movimiento de buques enemigos en la zona, se comenzó el alistamiento de los medios en las versiones y configuraciones que correspondían, mientras el resto del Departamento planificada la operación.

///

16. Se enviaron dos oleadas de aviones A-4, con reabastecimiento en vuelo, de ida y regreso y OCHO (8) aviones DAGGER, a efectos de producir el mayor daño en el menor tiempo posible y tener oportunidad de enviar otra salida antes de que pudieran recuperarse del primer ataque.

17. La sorpresa fué total en la primera incursión, ya que las Ellas llegaron al objetivo cuando recién iniciaban el desembarco y la resistencia encontrada no fué significativa, en relación a ataques anteriores, a tal punto que los pilotos pudieron repartirse los buques con cierta comodidad, produciendo el hundimiento de dos unidades, afectando a otras dos y atacando inclusive la playa de desembarco.

18. Los aviones que participaron en esta primera salida regresaron sin novedad, lo que significó el mayor éxito hasta ese momento, de la Fuerza Aérea. El segundo ataque no tuvo tanta fortuna, por cuanto no se explotó desde tierra este éxito y se dió tiempo al enemigo a preparar sus defensas antiaéreas, con lo cual se vieron anuladas las ventajas del primer ataque.

19. De este ataque quedó como experiencia, que, cuando se logra el factor sorpresa, las posibilidades de supervisión crecían en forma notable y los daños producidos cobraban una significación tal, que hacían pensar al enemigo detenidamente, antes de arriesgar operaciones similares.

20. Sin embargo, también dejó como conclusión que ello no valdría de nada, si los éxitos no eran explotados en forma inmediata por las fuerzas terrestres.

///

///

21. Bahía Agradable fue un claro ejemplo de lo que puede lograrse cuando se conjugan una planificación adecuada y una ejecución idónea, pero también fue un ejemplo de lo que no se logra, cuando su acción no es acompañada por una vigorosa acción de superficie.

22. La Operación Invencible fue consecuencia del convencimiento del Comandante y del E.M. de la FAS, que sólo hundiendo los portaaviones podría cambiarse el curso de la guerra. Con ese claro objetivo, que fue pensando y planificando el ataque al Portaaviones Invensible.

23. A tal fin se realizaron múltiples operaciones de búsqueda, para tratar de ubicarlo con cierta precisión en el mar, sabiendo que debía estar a una distancia no mayor de 120 ó 130 MN al Este de la Islas, deducido por el movimiento de los aviones que operaban desde él y que constantemente ploteaba el radar Malvinas.

24. La distancia a recorrer en la navegación de ida y regreso, superaba casi el doble la autonomía de nuestros aviones, por lo que se estudió la aceptabilidad de hacer un triple reabastecimiento en vuelo en caso de necesidad. Debe tenerse en cuenta que el vuelo de ida debía hacerse pasando lejos de la Isla, para evitar la detección del radar enemigo y además, gran parte de él, a bajo nivel.

25. Luego de obtenidos los datos necesarios, se planeó en detalle, la operación, rutas de aproximación y alejamiento, cantidad de aviones a emplear, armamento, reabastecimiento en vuelo, lugar de despegue, selección de tripulantes, etc. Se llegó a lo siguiente.

///

Tipo de avión: 4 A-4C y 2 S.E. (ARA)

Armamento: Bombas de 250 lbs (3 x avión) y Misil EXOCET.

Reabastecimiento: 2 con posibilades de 3.

Aproximación: Por el sur, alejado de la Isla.

Navegación: GRAN- BAJA- BAJA- GRAN

Sistema: OMEGA.

Aproximación final: Guiados por aviones S.E. que arrojarían su misil y regresarían, siguiendo los A-4 hasta el objetivo para rematar la acción.

Base de despegue: BAM GRANDE.

26. Se fijó el día y la hora y se lanzó la operación. El relato de la misma será efectuado por uno de los Actores del mismo.

5º) Reabastecimiento en Vuelo

1. Un sólo concepto acerca del reabastecimiento en vuelo. Los aviones reabastecedores (KC) se constituyeron poco a poco en el elemento auxiliar imprescindible para las operaciones, al necesitar los aviones cada vez más combustible para poder operar, cada vez más tiempo, a baja altura. Otras veces fueron el único medio de llegar al continente dadas las perforaciones sufridas por los aviones en sus tanques. Ninguna misión a larga distancia podía planearse sin su concurso. A-4B y A-4C de Fuerza Aérea, Super Etendard y A-4Q de la Armada, debieron operar con su apoyo para poder arribar al objetivo impuesto.

///

///

2. El éxito en este aspecto fue total ya que se realizaron prácticamente sin novedad, el 100% de las operaciones de este tipo planificadas, efectuándose, cuando era posible, el reabastecimiento fuera del alcance de la aviación enemiga.

3. La coordinación lograda entre abastecedores y abastecidos fue notable y los encuentros se produjeron siempre en tiempo y lugar adecuados, demostrando un adiestramiento excelente de las tripulaciones.

4. Se hizo casi rutinario el doble reabastecimiento y los aviones KC 130, prácticamente, estaba en vuelo durante la totalidad de las horas diurnas, regresando a distintas bases sólo a cargar el combustible necesario y que permitiera el tiempo disponible.

5. Sólo cabe admiración y respeto a sus tripulaciones que escatimaron horas a su descanso y cumplieron con su deber a un mismo nivel que las tripulaciones de los aviones de caza, permitiéndoles cumplir con sus misiones, con la seguridad que encontrarían su apoyo en el lugar y la hora indicada, sin ninguna duda.

6. Debe recordarse que un error en este aspecto hubiera significado que los pilotos de combate tendrían que haberse eyectado en el mar, por falta de combustible, cosa que no ocurrió en todo el conflicto.

///

///

(7)

V. CONCLUSIONES

1. Los datos que se mencionarán a continuación, constituyen testimonios suficientes del profesionalismo y sentido del deber con que operó la Fuerza Aérea.

2. De las salidas previstas de combate (505) cumplió el 88,11% (445).

3. De las cumplidas (445) llegaron al OM el 68% (302)

4. Se volaron 12.454 horas.

5. De los 82 aviones de combate con que se inició las operaciones fueron derribados 34 (41%). (No se incluyen 1 C-130 - 1 LEAR JET y los "PUCARA" de MLV)

6. De su personal fallecido o desaparecido:

1º) Más del 90% era personal militar en carrera.

2º) Menos del 10% eran soldados.

3º) Del personal militar en carrera, el 7[illegible]% eran Oficiales y el 2[illegible]% Suboficiales.

7. La Fuerza Aérea quiso ser integral e indivisible.

8. Aspira a ser moderna, eficiente y mantenerse al tanto de los últimos adelantos operativos en su especialidad. No siempre la situación de la Nación o conceptos presupuestarios restrictivos o parcializados, se lo permitieron.

9. Hubo quién la acusó de estar demasiado en el aire y no apreciar los problemas de la tierra, olvidándose quizás que solo

///

///

la altura permite la visión total y diferenciada de las cosas y las circunstancias.

10. Su estilo de vida y los riesgos de la profesión la acostumbraron al peligro y la alejaron de otras apetencias personales.

11. Hoy más que nunca se siente satisfecha con lo realizado porque le permitió servir a la Patria con eficacia cuando esta necesitó de los servicios para los cuales fuera creada.

12. Con honestidad y fundamentalmente con sinceridad, he expuesto sus errores y sus aciertos, sus fortalezas y sus debilidades, consciente que estoy entre amigos y en un País amigo, al que creo pueden ser útiles nuestras experiencias de guerra.

Pag 30 e 48

retiro Con Antonella

DIRECCIÓN DE ... TÉCNICOS
BIBLIOTECA

CATALOGOS NACIONALES DE MUSEOS Y TEMAS AFINES

- Museo Policial - Policía Federal Argentina.
- Museo Nacional de Aeronáutica - Argentina.
- Museo Nacional de Aeronáutica - Secretaría de Aeronáutica.
- Museo de Entre Ríos - Su origen y desarrollo (1917-1947) ÷ Paraná.
- Sarmiento visita el Palacio San José - Palacio San José, Museo y Monumento Nacional "Justo José de Urquiza".
- La creación del Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales y su trascendencia cultural - Francisco M. Ferrer.
÷ ICOM '86 Buenos Aires/Argentina - XIV Conferencia General del Consejo Internacional de Museos.
- Colegio Militar de la Nación - El Museo Histórico del Palomar de Caseros - 1969.
- Guía cultural de Buenos Aires - Nº 92 - Enero 1978.
- Guía de Córdoba Cultural.
- Archivo y Museo Históricos del Banco de la Provincia de Buenos Aires - 1983.
- RESTAURACION - Revista del Centro Argentino de Restauradores. 1979.
- "Tesoros de América- Tres siglos de Platería Iberoamericana" - Museo de Arte Hispano-Americano Isaac Fernández Blanco

212

APENDICE I (e)

COMPONENTE AEREO - TEATRO OPERACIONES "MALVINAS"

DISTRIBUCION GLOBAL DOTACION DE PERSONAL

DOTACION	PERSONAL				TOTAL
	SUPERIOR	SUBALTERNO	TROPA	CIVIL	
Comando Componente Aéreo	24	50	4	21	99
Unidades Aéreas/Apoyo Técnico	25	39	-	-	64
BAM "CONDOR"	20	75	121	-	216
BAM "MALVINAS" (Operaciones)	9	23	-	-	32
Unidades Apoyo Operativo	30	101	187	-	319
Unidad Apoyo Logístico	19	48	61	6	134
TOTAL	127	336	373	27	863

1. ¿ CUAL ES EL OBJETIVO (PROCLAMADO) DE LA FLOTA DE TAREA NAVAL INGLESA.?

   a) PRODUCIR EL DESEMBARCO Y POSTERIOR OCUPACION DE LAS ISLAS MALVINAS.

2. ¿ CUALES SON LOS MEDIOS DE LAS FFAA QUE SE OPONEN A ESE OBJETIVO.?

   a) LA FLOTA: TRANSPORTE DE MEDIOS, FRAGATAS, SUBMARINOS, INFANTERIA DE MARINA.

   b) LA FUERZA AEREA: TRANSPORTE AEREO (PUENTE AEREO), MEDIOS OFENSIVOS Y DEFENSIVOS.

   c) EJERCITO: QUE DIA A DIA INCREMENTA SUS MEDIOS PARA ENFRENTAR EXITOSAMENTE EL DESEMBARCO.

3. ¿ CUALES SON PRIORITARIAMENTE LOS MODOS DE ACCION INGLESA PARA ANULAR O DISMINUIR LOS MEDIOS DE LAS FFAA ARGENTINAS.?

   1°) EVITAR EL INCREMENTO DE MEDIOS OFENSIVOS EN LA ISLA MEDIANTE:

      a) BLOQUEO MARITIMO.

      b) BLOQUEO AEREO.

   2°) DISMINUIR LAS CAPACIDADES DE LOS MEDIOS QUE SE OPONDRAN AL DESEMBARCO (AVIONES FUERZA AEREA O BUQUES ARA).

   3°) PRODUCIR EXITOSAMENTE EL DESEMBARCO.

   4°) OCUPAR MILITARMENTE LA ISLA, VENCIENDO A LAS FFTT.

4. ¿ FRENTE A ESTAS CAPACIDADES RETENIDAS CUALES DEBEN SER LOS OBJETIVOS DE FUERZA AEREA.?

   1°) NO PUEDE EVITAR EL BLOQUEO NAVAL (SUBMARINOS NUCLEARES).

   2°) DEBE DEFENDER ADECUADAMENTE EL AERODROMO MALVINAS, PREPARAR ELEMENTOS DE REPARACION DE PISTA Y ALISTAR OTROS AADD DE

SITUACION OPERATIVA

1. COMANDANTE CONJUNTO EMBARCADO EN BAHIA BLANCA RUMBO ISLA

2. CFAT EN CRV ORGANIZA MEDIOS PARA EL AD.

3. CAD. ALISTA MEDIOS PARA CIC GAL Y MLV. RADARES PARA CRV Y MLV

   AVIONES MIII PARA GAL.

4. I BRIGADA AEREA ALISTA MEDIOS PARA EL TRANSPORTE OPERATIVO:

   4 C-130
   4 F-28
   2 KC-130
   1 B 707
   3 F-27
   1 GII T
   MEDIOS TERM. AEREA.

5. VII BRIGADA AEREA ALISTA HELICOPTERO BELL Y MERLIN.

6. III BRIGADA AEREA ALISTA 4 IA 58 Y MEDIOS DE APOYO TECNICO.

7. B.A.M. GAL ALISTA ARTILLERIA ANTIAEREA PARA LA ISLA Y MANTIENE EN

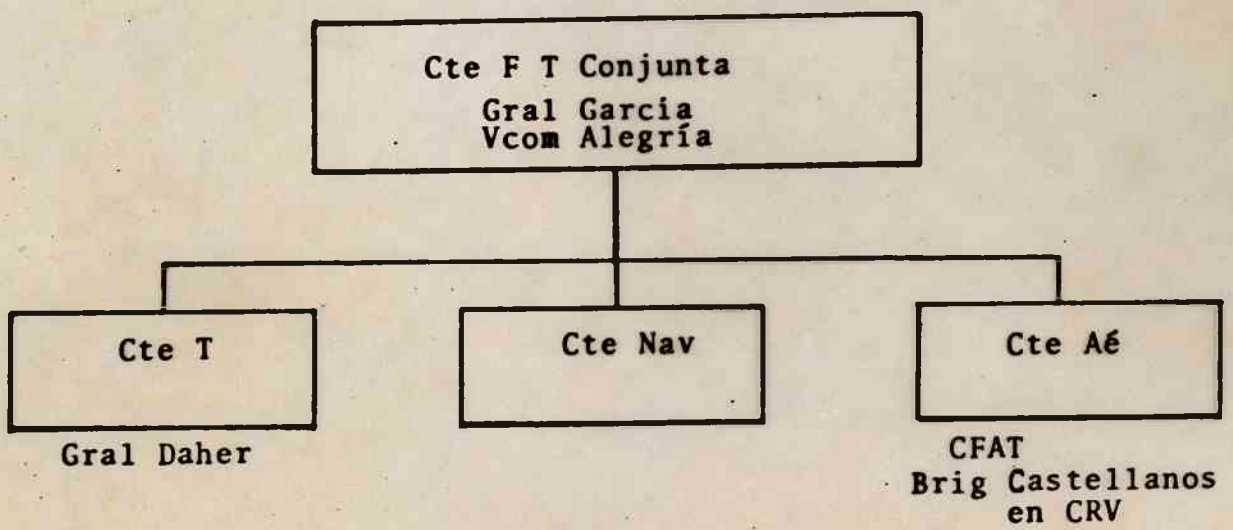
   FUNCIONAMIENTO EL CIC-AVIONES A4C Y AAE.

8. C.O.A. ALISTA EL G.O.E.

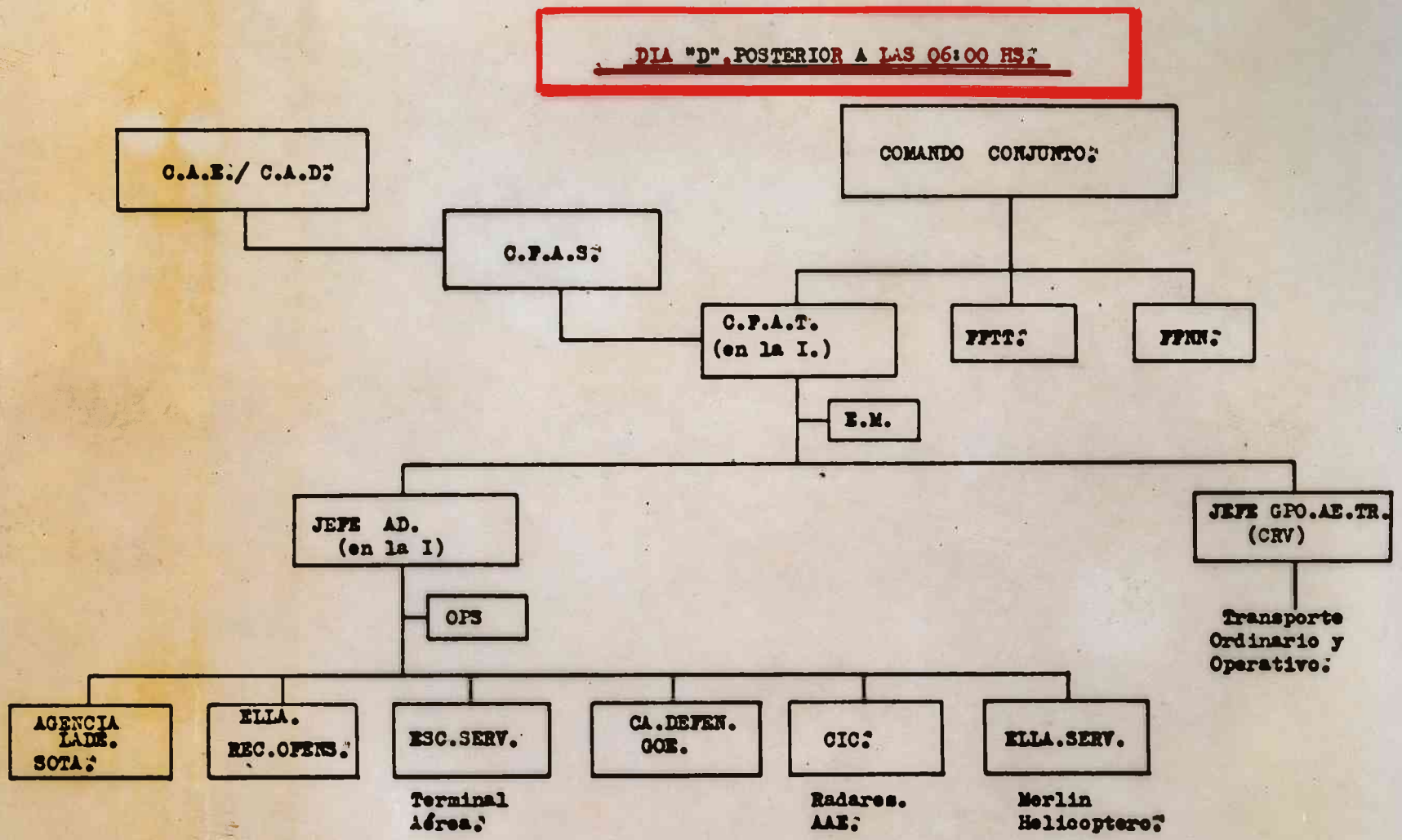
9. GRUPO COMANDO LADE EN LA ISLA.

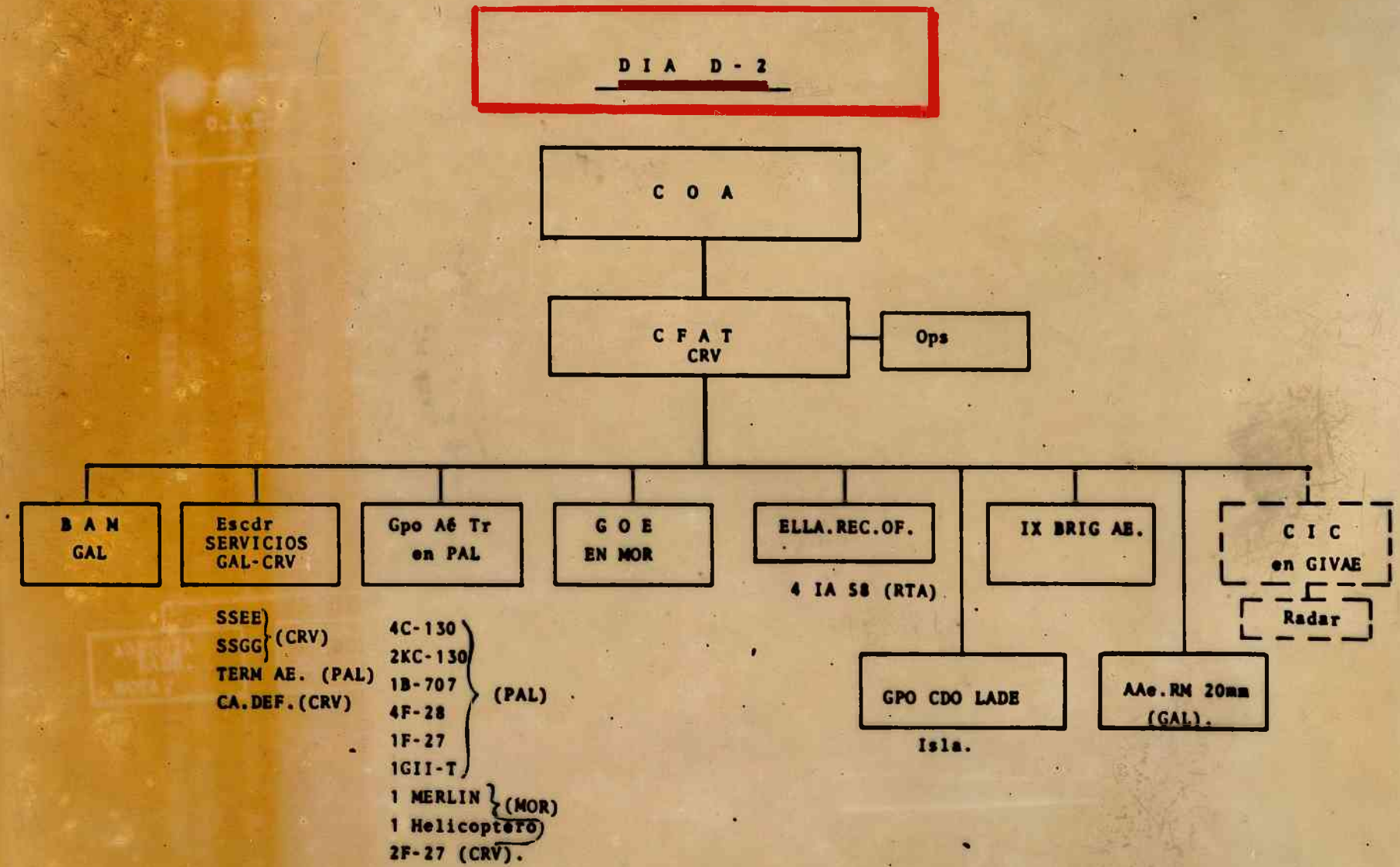
SITUACION OPERATIVA.

ORGANIZACION.



DIA "D" POSTERIOR A LAS 06:00 HS.




DIA D-2
COA
CFAT
CRV
Ops
B A M
GAL
Escdr
SERVICIOS
GAL-CRV
Gpo Aé Tr
en PAL
G O E
EN MOR
ELLA.REC.OF.
4 IA 58 (RTA)
IX BRIG AE.
C I C
en GIVAE
Radar
SSEE
SSGG
(CRV)
TERM AE. (PAL)
CA.DEF.(CRV)
4C-130
2KC-130
1B-707
4F-28
1F-27
1GII-T
(PAL)
1 MERLIN
1 Helicoptero
(MOR)
2F-27 (CRV).
GPO CDO LADE
Isla.
AAe.RM 20mm
(GAL).

CARACTERISTICAS AMBIENTE OPERACIONAL

METEOROLOGIA	TEMPERATURA FRIO MODERADO CONSTANTE -3 A 6 C.
	NIEVE ESCASA ACUMULACION
	VIENTOS CONSTANTES DEL OESTE 15 / 20 Kts
	TECHO DE NUVES CUBIERTO 150 / 300 Mts.
	FORMACION DE ESCARCHA EN PISTA Y CAMINOS PAVIMENTAD:
TERRENO	INTRANSITABLE PARA VEHICULOS
	DESPLAZAMIENTOS AERODROMO/CIUDAD POR CAMINO PAVIMENT
	LLANO CON SUAVES ONDULACIONES
FACILIDAD PARA LA APROXIMACION	POR LA PROXIMIDAD DE LA PISTA AL MAR (RADAR Y RADIO ALTIMET.
	VIENTOS CONSTANTES ENFRENTADOS A LA PISTA
	RADIO BALIZA CONSTANTEMENTE EN EL AIRE
	APROXIMACION EN SENTIDO OPUESTO A LA CIUDAD Y SOBRE EL MAR. EL BARRIDO DEL VIENTO ALEJA LA POSIBLIDAD DE SER OIDOS

SITUACION

ASPECTOS GENERALES

POBLACION

CANTIDAD TOTAL 1750 — PUERTO STANLEY 980
GOOSE GREEN 110
GRAN MALVINA 550 EN TOTAL

CONSTITUCIÓN — BRITÁNICOS 40 / INGLESES, EEUU, AUSTR.
MALVINENSES 55 /
ARGENTINOS 42
CHILENOS 45

EXODO DE NATIVOS Y REEMPLAZO POR EXTRANJEROS BRITÁNIC.

MEDIOS EN OPOSICION

GRUPO DE INFANTERIA DE MARINA

EFECTIVOS: 1 Of.Jefe/1 Of.Sub./ 4 Sgto / 38 Sold.

ARMAMENTO: Fusil tipo FAL / FAP Ametrall.12,70
4 Morteros

ADIESTRAMIENTO: No desarrollan Programa de Instruc.
Realizan Tiro en Polígono
Gran porcentaje de personal experimen

MORAL: Mala ,no se encuentran consustanciados con la Misión ni se integran a la Poblac.

DISCIPLINA: MALA

MOVILIDAD: 3 camiones pesados,4 Land Rovers

COMUNICACIONES: con Bases Antárticas,Georgeas y Buques en navegación por las cercanías.

GRADO DE ALISTAMIENTO: Regular

MEDIOS EN OPOSICION

FALKLAND ISLANDS DEFENCE FORCE (CUERPO VOLUNTARIO)

EFECTIVOS 1 OF. 6 SGTOS. 50 TROPA
ARMAMENTO FUSL TIPO MAUSER
ADIESTRAMIENTO SOLO TIRO EN POLÍGONO
MORAL BUENA, PUEDE ESPERARSE ACCIONES HEROICAS
DISCIPLINA REGULAR, MOVIDOS POR GRAN ENTUSIASMO
MOVILIDAD BUENA, CON VEHÍCULOS PARTICULARES
COMUNICACIONES NO POSEEN MEDIO ALGUNO.
ALISTAMIENTO NO REALIZAN PRÁCTICAS
FUENTE DE RECLUTAMIENTO VOLUNTARIOS DE 18 A 60 AÑOS

POLICIA

EFECTIVOS 1 JEFE (CNL RETIRADO) 4 POLICÍAS MASCUL. 1 POLICÍA FEMENINA
ARMAMENTO NO PORTAN ARMAS/ DISPONEN DE ARMAS LARGAS
ADIESTRAMIENTO NO REALIZAN NINGÚN TIPO
MORAL REGULAR. CONSTANTE DESCONTENTO
DISCIPLINA MUY BUENA
MOVILIDAD POSEEN 2 LAND ROVERS
COMUNICACIONES NO POSEEN MEDIOS PROPIOS
GRADO DE ALISTAMIENTO BUENO
FUENTE DE RECLUTAMIENTO RESIDENTES

TODOS LOS MEDIOS DE DEFENSA ESTAN CONCENTRADOS EN PUERTO STANLEY

EL ORDEN PUBLICO EN EL CAMPO ES MANTENIDO POR LOS MANAGER DE LOS ESTA-
BLECIMIENTOS CON AUTORIDAD DELEGADA POR EL GOBIERNO

MEDIOS DE ALARMA

RED DE OBSERVADORES DEL AIRE Y MAR	INTEGRADA POR LOS RADIOAFICIONADOS DE LA TOTALIDAD DE LAS ISLAS (MAS DE 200 ESTACIONES) MUY EFICIENTE.CAPACITADA PARA IDENTIFICAR AVIO POR SONODO Y DETERMINAR SU RUMBO: ADIESTRAMIENTO CON VUELO SEMANAL DE LADE
PUESTOS FIJOS DE OBSERVACION	FARO PROXIMO A CABECERA DE PISTA OTROS PUESTOS ACTUALEMENTE NO ACTIVOS. BARCOS PESQUEROS POLACOS FONDEADOS
ALERTA TEMPRANA	FLOTA PESQUERA POLACA (12 BARCOS)
SISTEMA DE SIRENAS	3 SIRENAS UBICADAS EN DISTINTOS LUGARES.SE ACTIVAN DE DIFERENTES PUESTOS.
RADIO DIFUSION	FORMA RADIOELECTRICA (BROADCASTING) MEDIOS ALAMBRICOS CIRCUITO CERRADO A TODAS LAS VIVIENDAS

CAPACIDADES DEL ENEMIGO

SUPOSICION · LA OPERACION SERA MANTENIDA EN SECRETO Y EL ENEMIGO NO INCREMENTARA SIGNIFICATIVAMENTE LOS MEDIOS DE LA DEFENSA

ANTES DEL DIA "D"

1º) ACTIVAR LOS PUESTOS DE OBSERVACION Y ESTABLECER OTROS NUEVOS A FIN DE EVITAR SER TOMADOS POR SORPRESA:

2º) OBSTRUIR LA PISTA PARA IMPEDIR LA UTILIZACION DEL AERODROMO

3º) ORGANIZAR LA DEFENSA CON LOS MEDIOS DISPONIBLES A FIN DE HOSTIGAR Y RESISTIR EL ASALTO AEROTRANSPORTADO O ANFIBIO

4º) INTENSIFICAR LA ACCION DE INTELIGENCIA DESARROLLADA POR LA EMBAJADA BRITANICA EN BUENOS AIRES

DESPUES DE LA HORA "H" ; (LOGRADA LA SORPRESA)

1º) ACCIONES AISLADAS DEL CUERPO DE VOLUNTARIOS

2º) SABOTAJE A BIENES Y SERVICIOS PUBLICOS FUNDAMENTALES

3º) ACCIONES PUNITIVAS CONTRA FAMILIARES DE RESIDENTES ARGENTINOS

4º) INFANTES DE MARINA HACERSE FUERTES EN EL CUARTEL

5º) INTENTAR SABOTEAR EL AEROPUERTO APROXIMANDOSE POR EL MAR

ACTUALIZACION DE LA SITUACION

1º) EL PLANTEAMIENTO ARGENTINO REALIZADO EN LA REUNION DE NUEVA YORK ESTA SIENDO OCULTADO A LA OPINION PUBLICA MALVINENSE. LO QUE INDICA QUE PREOCUPA AL GOBIERNO COLONIAL.

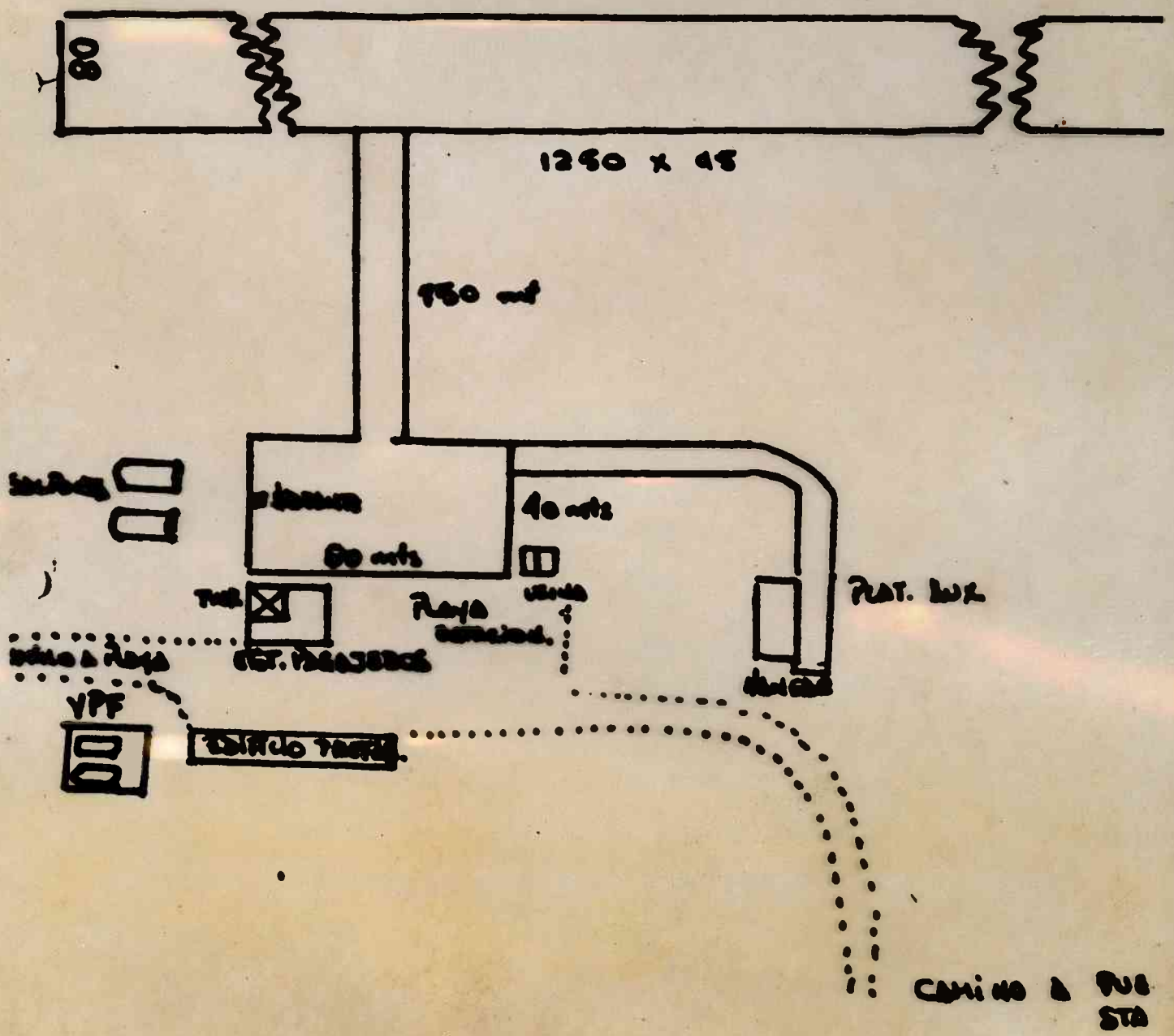
2º) EL OBISPO CATOLICO. DE MANIFIESTA POSICION CONTRARIA A UN ARREGLO CON ARGENTINA. ALERTABA A LA POBLACION SOBRE LA POSIBILIDAD DE INVASION.

3º) AGREGADO AEREO INGLES HA INSISTIDO EN DOS OPORTUNIDADES CON INVITACIONES AL ANTERIOR REPRESENTANTE (ACTUAL J II)

4º) UN OFICIAL DE Icia DE LA ARMADA HA VISITADO STANLEY EN DOS OCASIONES DURANTE LOS ULTIMOS 45 DIAS. CUANDO HABITUALMENTE LO HACIA 3 VECES AL AÑO:

5º) APARENTEMENTE NO HABRIAN SIDO ADOPTADAS NUEVAS MEDIDAS DE DEFENSA EN LAS ISLAS.

Distribucion Edificios



M I S I O N

ORGANIZAR UNA FUERZA AEREA DE TAREA DEPENDIENTE DE UN COMANDO CONJUNTO EN CAPACIDAD DE:

1°) ANTES DEL DIA "D":

a) CREAR EL GRUPO COMANDO LADE A PARTIR DEL ULTIMO SERVICIO LADE A IG PREVIO AL DIA "D".

b) DISPONER EN APRESTO MEDIOS DE TRANSPORTE OPERATIVO Y ORDINARIO EN EL AMBITO DE LA FAS.

c) ALISTAR MEDIOS PARA INTEGRAR UN AERODROMO.

2°) DIA "D":

a) OCUPAR Y OPERAR "H-24" EL AERODROMO "ALFIL", DISPONIENDO PROGRESIVAMENTE DE MEDIOS DE SEGURIDAD, DE DEFENSA Y DE SERVICIOS.

b) EJECUTAR UNA OPERACION AEROTRANSPORTADA.

3°) A PARTIR DEL DIA "D":

SATISFACER REQUERIMIENTOS DE TRANSPORTE AEREO OPERATIVO Y ORDINARIO.

MANTENER EN FUNCIONAMIENTO "H-24" EL AD ALFIL.

A FIN DE:

CONTRIBUIR A LA OCUPACION Y EL MANTENIMIENTO DEL OBJETIVO Y EL EJERCICIO SIMULTANEO DEL GOBIERNO MILITAR.

CONCEPTO DE LA OPERACION

ANTES DEL DIA "D"

1°) INFILTRAR MEDIOS PARA:

a) OBTENER INFORMACION.

b) PREPARAR LA OPERACION DE COMANDO.

2°) ALISTAR GRUPO AEREO TRANSPORTE MIXTO:

a) AVIONES DE ASALTO (C-130).

b) AVIONES TRANSPORTE OPERATIVO/ORDINARIO (F-27 - F-28 - G-IIT - MERLIN - HELICOPTEROS).

3°) ALISTAR LOS MEDIOS PARA CONSTITUIR UNA BAM (APOYO TECNICO - RACIONAMIENTO ALOJAMIENTO - SERVICIOS ESPECIALES - ARTILLERIA ANTIAEREA - RADAR).

4°) ALISTAR LOS MEDIOS DEL GOE.

5°) ALISTAR LOS MEDIOS DEL GRUPO COMANDO LADE.

6°) REALIZAR TAREAS:

a) AEROFOTOGRAFICAS.

b) VELO Y ENGAÑO.

c) DE ADIESTRAMIENTO.

DIA "D"

OCUPARA MILITARMENTE EL AD CON EL GRUPO COMANDO LADE INFILTRADO, EL CUAL DE INMEDIATO ALISTARA LOS SERVICIOS DEL AD PARA POSIBILITAR LA OPERACIONES AEROTRANSPORTADA.

DESEMBARCADOS LOS 400 HOMBRES Y 10 VEHICULOS DE EJERCITO SE CONTINUARA COMPLETANDO LOS MEDIOS DEL AD (SERVICIOS, RADAR, AAa, APOYO TECNICO, ETC) PARA PERMITIRLE FUNCIONAR "H-24" EN APOYO DE OPERACIONES AEREAS DE TRANSPORTE, DE B y S, RECONOCIMIENTO OFENSIVO.

DESPUES DIA "D":

OPERAR Y ASEGURAR EL AEROD[illegible]O MILITAR PARA POSIBILITAR LAS ACCIONES AEREAS DE ACUERDO A LOS REQUERIMIENTOS DE APOYO AEREO Y LA EVOLUCION DE LA SITUACION.

DESPUES DE FINALIZADA LA OPERACION DE OCUPACION MILITAR (Estimada "D+5")

EL JEFE DE LA BAM "ALFIL", ASISTIRA AL GOBIERNO MILITAR EN MATERIA DE APOYO AEREO E INTEGRARA LA JEFATURA MILITAR DE LA ISLA, EN TODO LO RELATIVO AL PLAN DE DEFENSA Y SEGURIDAD.

FASES DE LA OPERACION

FASE 1 - Preparatoria

ABARCA DESDE LA RECEPCION PRESENTE DIRECTIVA HASTA EL DIA "R".

FASE 2 - Preliminar

DESDE EL DIA "R" AL DIA "D" TIENE DOS (2) MOMENTOS:

1°) 1er MOMENTO: DE "R" AL ESTABLECIMIENTO EN LA ISLA DEL JEFE GRUPO COMANDO LADE.

2°) 2do MOMENTO: DESDE EL ARRIBO A LA ISLA DEL JEFE GRUPO COMANDO LADE HASTA EL DIA "D".

FASE 3 - Ejecución

DESDE "D" HASTA LA OCUPACION MILITAR DEL OBJETIVO. TIENE DOS (2) MOMENTOS:

1°) 1er MOMENTO: "D" A LAS 00:00 HS HASTA "D" A LAS 06:00 HS.

2°) 2do MOMENTO: "D" A LAS 06:00 HS HASTA LA CONSOLIDACION DE LA OCUPACION MILITAR DEL OBJETIVO.

FASE 4 - Gobierno Militar

DESDE LA DESAFECTACION DEL COMANDO CONJUNTO DE TAREA Y ESTABLECIMIENTO DEL GOBIERNO MILITAR HASTA NUEVA ORDEN.

FASE 1 - PREPARATORIA - ACCIONES CRONOLOGICAS

1°) FINALIZAR TAREA AEROFOTOGRAFICA.

2°) CAMBIAR GENERADOR DEL VOR.

3°) COLOCAR EQUIPAMIENTO COMUNICACIONES EN LA CASA DEL REPRESENTANTE, EN CRV (FAS) Y PREPARAR EL CORRESPONDIENTE AL COMANDANTE FUERZA TAREA CONJUNTA.

4°) INFILTRAR BALIZAS Y EQUIPO VHF PORTATIL (AM Y FM).

5°) DESIGNAR PERSONAL (EN CARPETA) PARA:

a) EM DE LA FT.
b) GOE.
c) ESCUADRON SSEE Y SSGG.
d) COMPAÑIA DEFENSA.
e) RADAR.
f) ARTILLERIA ANTIAEREA.
g) AVIONES IA-58 - MERLIN - HELICOPTEROS BELL.
h) AGENCIA LADE.
i) SOTA.
j) GRUPO AEREO DE TRANSPORTE.

6°) ALISTAR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE OPERATIVO Y ORDINARIO:

a) CINCO (5) C-130.
b) DOS (2) F-27.
c) UN (1) F-28.
d) UN (1) MERLIN.
e) UN (1) B-707.
f) UN (1) KC-130.
g) DOS (2) IA-58.
h) UN (1) G-IIT.
i) UN (1) HELICOPTERO.

7°) DESIGNAR PERSONAL DE PLANEAMIENTO Y EJECUCION:

a) COMANDANTE FAT:

b) A-3 OPERACIONES AEREAS TRANSPORTE.

c) UN (1) AUXILIAR A-3.

d) UN (1) AUXILIAR A-3.

e) UN (1) A-1.

f) UN (1) A-4.

g) UN (1) A-5.

8°) ALISTAR EL RESTO DEL PERSONAL PARA DESPLEGAR A GRE SIMULANDO OPERACION EN ISLA GRANDE.

9°) ALISTAR LA PISTA DE SRM PARA OPERAR C-130.

10°) COMPLETAR NOMINALMENTE LA ORGANIZACION DE LA FAT.

11°) PREVER INSPECCIONES C-130 PARA DISPONER DE CINCO (5) AVIONES EL DIA "D".

12°) PREVER RACIONAMIENTO Y ALOJAMIENTO.

13°) OBTENER DOS (2) LAND ROVER.

14°) ACTIVAR OBTENCION TANQUETAS.

FASE 2 - PRELIMINAR

1° DIA "R+2" CONSTITUIR EN CRV EL EM DEL CFAT Y EL DEL CFAS.

2° "D-7" DESPLIEGUE A GRE:

a) Ca DEFENSA.
b) ESCUADRON SSEE Y SSGG.
c) RADAR.
d) ARTILLERIA ANTIAEREA.
e) TERMINAL DE CARGA.
f) COMUNICACIONES.

3° "D-4":

a) TRASLADO GRUPO COMANDO LADE A LA ISLA:

- INFORME OPERATIVO.
- INFORME METEOROLOGICO.

b) CONCENTRAR AVIONES DE TRANSPORTE EN PAL Y MOR.
c) ESCUCHA INFORMES OPERATIVOS Y METEOROLOGICOS.

4° "D-1":

a) DESPLEGAR AVIONES A SRM (4 C-130 y 2 F-27) PERNOCTAN.
b) DESPLEGAR 1 C-130: PAL SRM GRE CRV (TRASLADO DE GOE (MOR) 2 VEHICULOS Y 15 HOMBRES -SRM- Ca SERVICIOS GRE). PERNOCTAN. EB CRV.
c) DESPLEGAR 1 F-28, 1 MERLIN y 1 G-IIT A CRV.
d) ALISTAR 2 IA-58 Y MEDIOS DE APOYO EN CRV.

FASE 3 - EJECUCION

MOMENTO 1: 00:00 HS DIA "D" A LAS 06:00 HS.

SE REALIZARAN LAS SIGUIENTES TAREAS:

1° EMBARQUE C-130 AVION COMANDO DE:

a) COMANDANTE FAT Y SU EM.
b) GOE.
c) MEDIOS DEL ESCUADRON SERVICIOS.
d) DOS (2) VEHICULOS DE EJERCITO Y 15 HOMBRES.

2° EMBARQUE DEL GRUPO AEROTRANSPORTADO EXCEPTO F-28.

3° MOVIMIENTO DEL GRUPO COMANDO LADE AL AD "ALFIL" Y ALISTAMIENTO REDES DE COMUNICACIONES (T-T Y T-A).

4° PREVISIONES PUESTA EN FUNCIONAMIENTO GRUPO ELECTROGENO VOR.

5° CONSTITUCION DEL EM (-) DE LA FAS EN CRV.

6° APRESTO DEL GRUPO AEROTRANSPORTADO A PARTIR 00:00 HS (PUEDE ORDENARSE EL ANTICIPO DE LA OPERACION POR HABERSE VULNERADO EL SECRETO DE LA ACCION MILITAR).

MOMENTO 2: 06:00 HS HASTA CONSOLIDACION OCUPACION

SE REALIZARAN LAS SIGUIENTES TAREAS:

1°) OCUPACION DEL AD (GRUPO COMANDO LADE - ECCO - COMUNICACIONES - BALIZAMIENTO).

2°) FUNCIONAMIENTO VOR - BALIZA - ADF - VHF/AM Y SISTEMA DE BALIZAMIENTO.

3°) PREPARACION PC FAT.

4°) ARRIBO AVION COMANDO:

a) COMANDANTE FAT Y EM.

b) SEGURIDAD (GOE).

c) SERVICIOS.

d) QUINCE (15) HOMBRES Y DOS (2) VEHICULOS EJERCITO.

e) TERMINAL AEREA.

5°) ARRIBO DEL GRUPO AEROTRANSPORTADO.

6°) ARRIBO MEDIOS COMPLEMENTARIOS DEL AD.

7°) ARRIBO MERLIN.

8°) ARRIBO DOS (2) IA-58.

9°) ARRIBO UN (1) C-130 CON HH Y APOYOS IA-58.

10°) ARRIBO TRES (3) C-130 CON RADAR Y ARTILLERIA ANTIAEREA.

11°) SE MANTIENE EN CRV UN (1) G-IIT y UN (1) B-707.

12°) SE MANTIENE EN PAL UN (1) KC-130.

13°) SE MANTIENE EN CRV/ALFIL UN (1) C-130, UN (1) F-27 Y UN (1) F-28 PARA CUMPLIMENTAR REQUERIMIENTOS TRANSPORTE AEREO OPERATIVO Y ORDINARIO DEL COMANDANTE FTC.

FASE 4 - GOBIERNO MILITAR

CUANDO SE DESAFECTE EL COMANDO FTC EL AD QUEDARA CONSTITUIDO:

1° JEFE AD Y OPERACIONES.
2° SSEE Y SSGF.
3° COMPAÑIA DE DEFENSA.
4° TERMINAL DE CARGA.
5° CTR.
6° CCByS.
7° DOS (2) IA-58.
8° UN (1) MERLIN.
9° UN (1) HELICOPTERO.
10° F-27 EN CRV A DISPOSICION.
11° UN (1) RADAR Y TRES (3) PIEZAS DE AAa 20mm.(TMC)

LA AGENCIA LADE SE ORGANIZARA CON UN (1) SOTA Y SERVICIOS TRANSPORTE ORDINARIO.

EL AERODROMO DEPENDERA DE LA FAS.

IV - PARTE

ADMINISTRACION Y LOGISTICA

EL APOYO A LA OPERACION SERA EL NORMAL DESDE PAL, CRV, MOR Y GAL.

EN EL AD SE PREVERA:

1°) SEÑALEROS.
2°) MALETEROS.
3°) ADUANA.
4°) INMIGRACIONES.
5°) VEHICULO TRASLADO AUTORIDADES (HT).
6°) SEGURIDAD.

SE DEBERA ESTABLECER UNA OFICINA CONTROL DE PERSONAS ANTES DEL ARRIBO A "ALFIL" DE ACUERDO CON LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO NACIONAL.

EN GRA NO SE ABASTECERA DE COMBUSTIBLE A NINGUNA AERONAVE EXCEPTO EN EGA.

PARA LOS VUELOS LOCALES SE DEBERA PREVER COMBUSTIBLE INCREMENTANDOSE AL EFECTO LA SECUENCIA DE REAPROVISIONAMIENTO.

SE PREPARARA UN ANEXO, ASPECTOS LEGALES, QUE EXPLICITE LO QUE SE PUEDE Y NO SE PUEDE HACER LAS FALTAS, LOS DELITOS Y SANCIONES.

LA ASISTENCIA MEDICA EN EL AERODROMO SERA DE DIAGNOSTICO Y CURA DE ENFERMEDADES MENORES. INTERNACIONES SERAN COORDINADAS CON EL GOBIERNO MILITAR Y LO QUE EXCEDA LA CAPACIDAD DEL HOSPITAL SE EVACUARA.

PREVIO AL EMBARQUE TODO EL PERSONAL SERA REVISADO ODONTOLOGICAMENTE.

SE PREVERA EL TRANSPORTE QUINCENAL DE PROVISIONES PARA EL PERSONAL DE FUERZA AEREA.

SE PREVERA ROTAR AL PERSONAL CADA MES, EXCEPTO EL QUE OCUPA LOS CARGOS:

1° JEFE DE AERODROMO.

2° SOTA.

3° JEFE COMPAÑIA DE DEFENSA.

4° JEFE ESCUADRON SERVICIOS.

EL CUAL SERA REEMPLAZADO CADA SEIS(6) MESES.

SE INCLUIRA UN ANEXO FINANZAS QUE DETALLE EL MANEJO DE LAS PARTIDAS, REQUERIMIENTOS, ADQUISICIONES, ETC, NECESATIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL AERODROMO.

V - PARTE

COMANDO Y COMUNICACIONES

Comando

Puesto Comando COA: antes y después día "D" - Edificio CONDOR.

Puesto Comando Cte FTC: antes del día "D"

entre el día y el día

después del día "D"

Puesto Comando FAS: IX Brigada Aérea.

Puesto Comando FAT: antes del día "D" en CRV.
después del día "D" en AD "ALFIL".

Comunicaciones

Anexo "COMUNICACIONES"

TAREAS DE RESOLUCION INMEDIATA

LADE

OPERATIVAS (EN LA CASA DEL REPRESENTANTE)

1 - INSTALAR UN EQUIPO HF COLLINS DE LADE. PREVIAMENTE COMPLETAR LAS POSIBILIDADES DEL EQUIPO (4 a 20 CRISTALES).

2 - ADQUIRIR 2 LAND ROVER.

3 - COLOCAR UNA REPETIDORA VHF/AM Y PROVEER EQUIPOS HT (AGENCIA - VEHICULO-CASA).

4 - CAMBIAR GENERADOR VOR.

VELO Y ENGAÑO

1 - CONCRETAR LA INCORPORACION DE 2 AZAFATAS.

2 -PASAJES SIN CARGO A DISPOSICION DPTO ANTARTICO (JEFATURA III) 2 POR VUELO.

RESOLUCION DE COMANDO

1 - DEFINICION ULTIMA SOBRE AGREGADO AERONAUTICO EN ALEMANIA.

2 - QUIEN DEBE INFORMAR (ICIA) AL GOBERNADOR MILITAR. A PARTIR DE CUANDO?

3 - AUTORIZAR AL VCOM PARA REINICIAR CONVERSACIONES REFERENTES AL REESTABLECIMIENTO DE LA FRECUENCIA DE 2 VUELOS SEMANALES.

4 - PROGRAMAR VUELOS E INSPECCIONES C-130 PARA DISPONER DE SEIS (6) AVIONES DURANTE SEGUNDA SEMANA DE MAYO.

MEDIDAS DE COORDINACION

TENIENDO EN CUENTA QUE TODO APRESTO PARA REALIZAR OPERACIONES QUE ENTRAÑAN PELIGRO FISICO OBLIGAN A UN ACOMODAMIENTO MENTAL Y ESPIRITUAL Y QUE LA NO REALIZACION DE LA OPERACION DERIVA EN FRUSTACIONES CON SU SECUELA DE INCONVENIENTES, SE EVITARA EVIDENDENCIAR LA REAL POSIBILIDAD DE CONCRETAR EL PRESENTE PLAN.

SE LO CONSIDERARA UN EJERCICIO PARA EL CASO QUE EN ALGUNA OPORTUNIDAD IMPRECISA EN EL TIEMPO PUEDIERA CONCRETARSE SU EJECUCION.

EL SECRETO DE LA OPERACION ES VITAL PARA QUE SEA SORPRESIVA E INCRUENTA.

EXCEPTO EL PERSONAL MENCIONADO EN EL ANEXO "ALFA" APENDICE AL RESTO SE LE INFORMARA QUE LOS MOVIMIENTOS AEREOS Y DESPLAZAMIENTOS DE MEDIOS RESPONDEN A LAS NECESIDADES DE EJERCITACIONES DEL PC CAE-82.

UNA VEZ CONCRETADOS LOS DESPLIEGUES A CRV Y GRE SE LIMITARAN AL MAXIMO LAS COMUNICACIONES DEL PERSONAL CON EL EXTERIOR. LAS QUE SE REALICEN SERAN AUTORIZADAS POR EL ORGANISMO INTELIGENCIA DEL COMANDO O DE LA BASE.

ESTA EN JUEGO EL PRESTIGIO DEL PAIS Y DE LA FUERZA AEREA NO SE DEBE IMPROVISAR, CADA TAREA DEBE SER CONOCIDA EN DETALLE (LCP). LOS SIGUIENTES ELEMENTOS ORGANICOS DEBERAN CONFECCIONAR ORDENES CONTRIBUYENTES AL PRESENTE PLAN, EN LA OPORTUNIDAD Y CON LA NATURALEZA QUE DISPONGA LA FAT:

1°) COMANDO FAT.
2°) GRUPO COMANDO LADE.
3°) GRUPO AEREO DE TRANSPORTE.

4°) BAM "GREGORES"
5°) AD "ALFIL"
6°) GOE.
7°) RADAR.
8°) ARTILLERIA ANTIAEREA.
9°) Ca DE DEFNESA.
10°) SSEE.
11°) SSGG.
12°) SOTA.
13°) ELLA SERVICIOS.
14°) CCByS.
15°) CTR EN ISLA GRANDE.

PARA ARMONIZAR LA TAREA SE DEBERA COORDINAR E INFORMAR A LA ARMADA RESPECTO:

1° COMO SE REALIZARA LA CONTRIBUCION DE ARMADA PARA LA OCUPACION DEL AD.
2° UTILIZACION DEL ESPACIO AEREO CTR.
3° UTILIZACION DEL AERODROMO.
4° COMUNICACIONES DEL JEFE GRUPO COMANDO LADE (EN LA CASA DEL REPRESENTANTE) CON EL COMANDANTE FUERZA CONJUNTA (EN TIERRA Y EN BUQUE) Y CON EL COMANDO FAT.
5° FRECUENCIAS EN USO PARA:
   a) B y S (VHF/AM)
   b) COMUNICACION CON TWR (VHF/AM)
   c) COMUNICACION CON RADAR (VHF/AM)
   d) ENLACE TERRESTRE CON JEFE AD (VHF/FM-HT).
6° ENLACE ENTRE EL JEFE DE AD Y EL JEFE DE LA FUERZA DE ASALTO ANFIBIO.

COMUNICACIONES.

1. HF. FAS. BUQUE. LADE. DIRECCION COMUNICACIONES ISLA.

2. VHF/FM ISLA

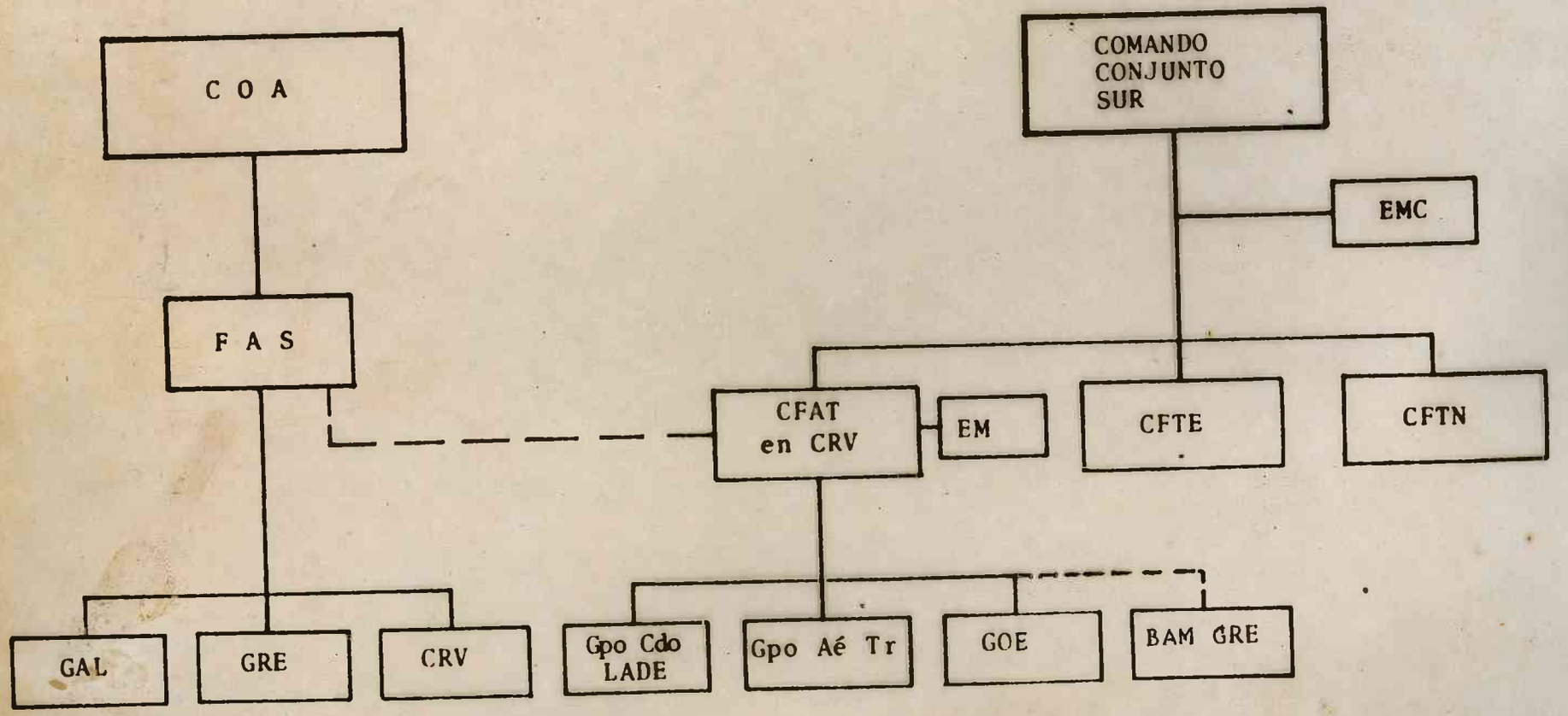
3. VHF/AM ISLA

4. HF. POSTERIOR AL DIA "D" A LAS 06:00 HORAS.

SECRETO

APENDICE 1 (FASE 1) AL ANEXO "ALFA" (ORGANIZACION)
AL PLAN DE OPERACIONES N°1/82 "AZUL Y BLANCO"

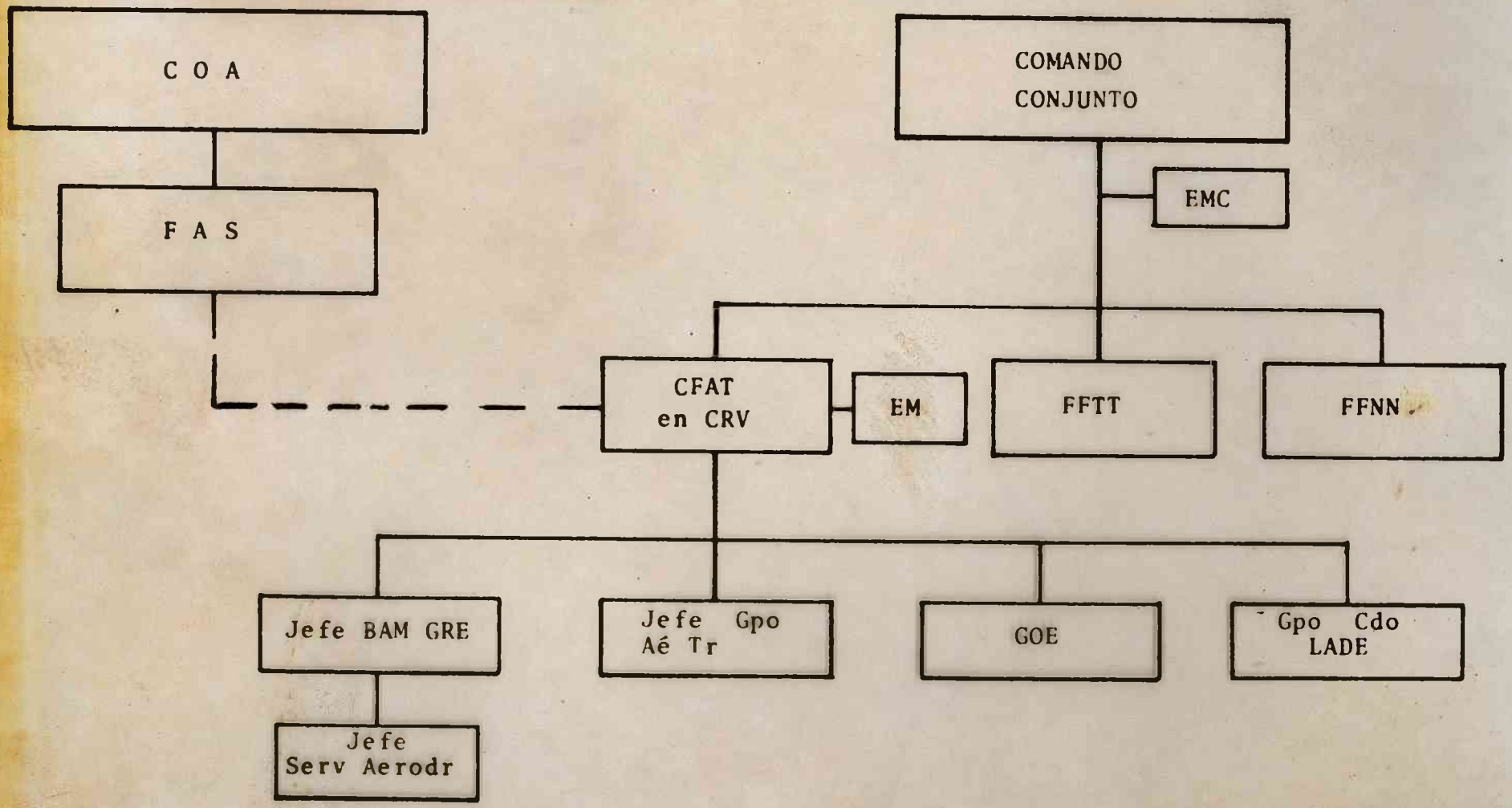
HASTA EL DIA "R"



SECRETO

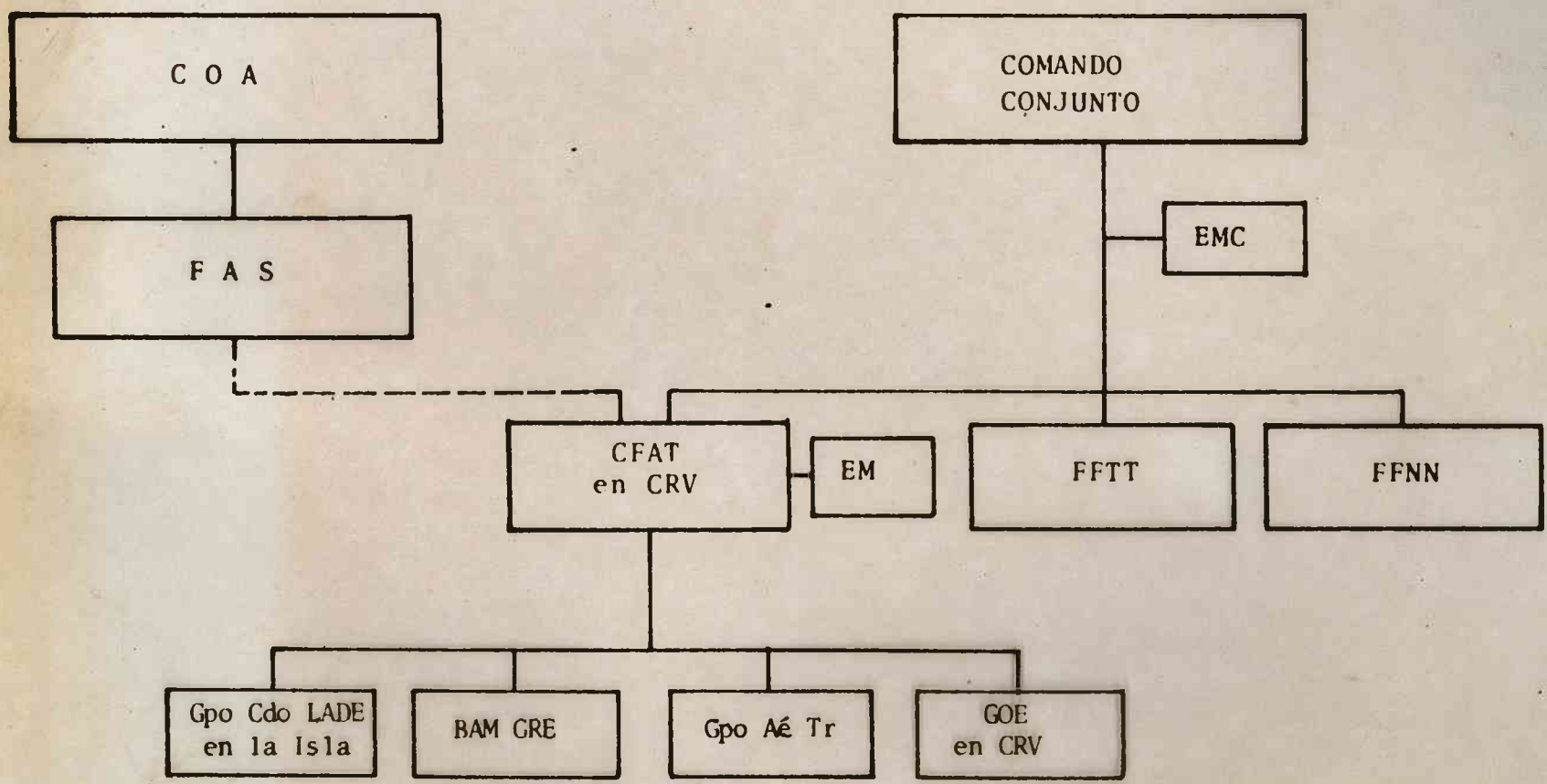
APENDICE 2 (FASE 2) MOMENTO 1 AL ANEXO "ALFA" ORGANIZACION AL PLAN DE OPERACIONES N°1/82 "AZUL Y BLANCO"

DESDE "R" HASTA "D-5"



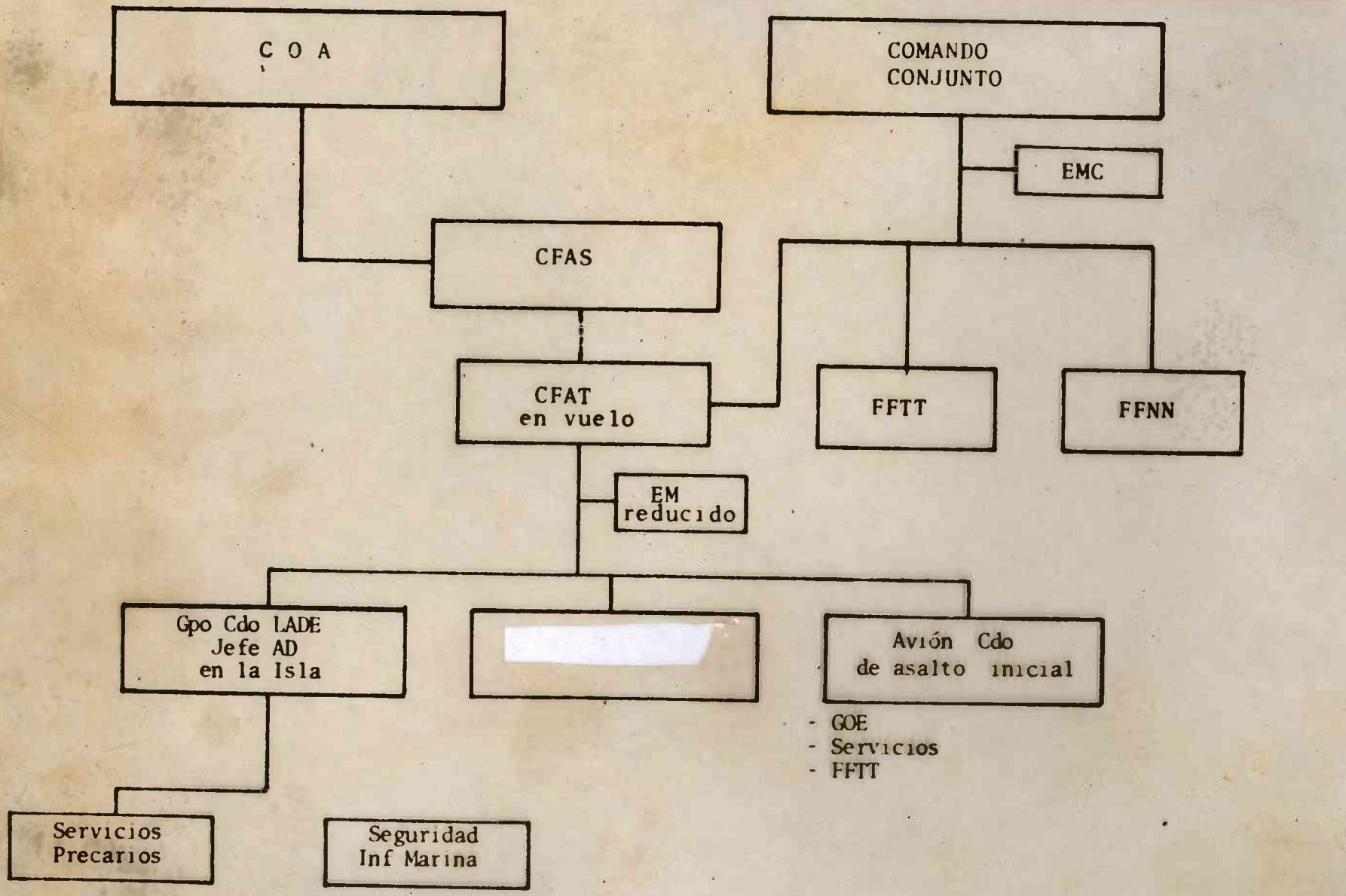
SECRETO

APENDICE 3 (FASE 2) MOMENTO 2 AL ANEXO "ALFA" (ORGANIZACION)
AL PLAN DE OPERACIONES N°1/82 "AZUL Y BLANCO"
"D 4" AL DIA "D" HORA 00:00



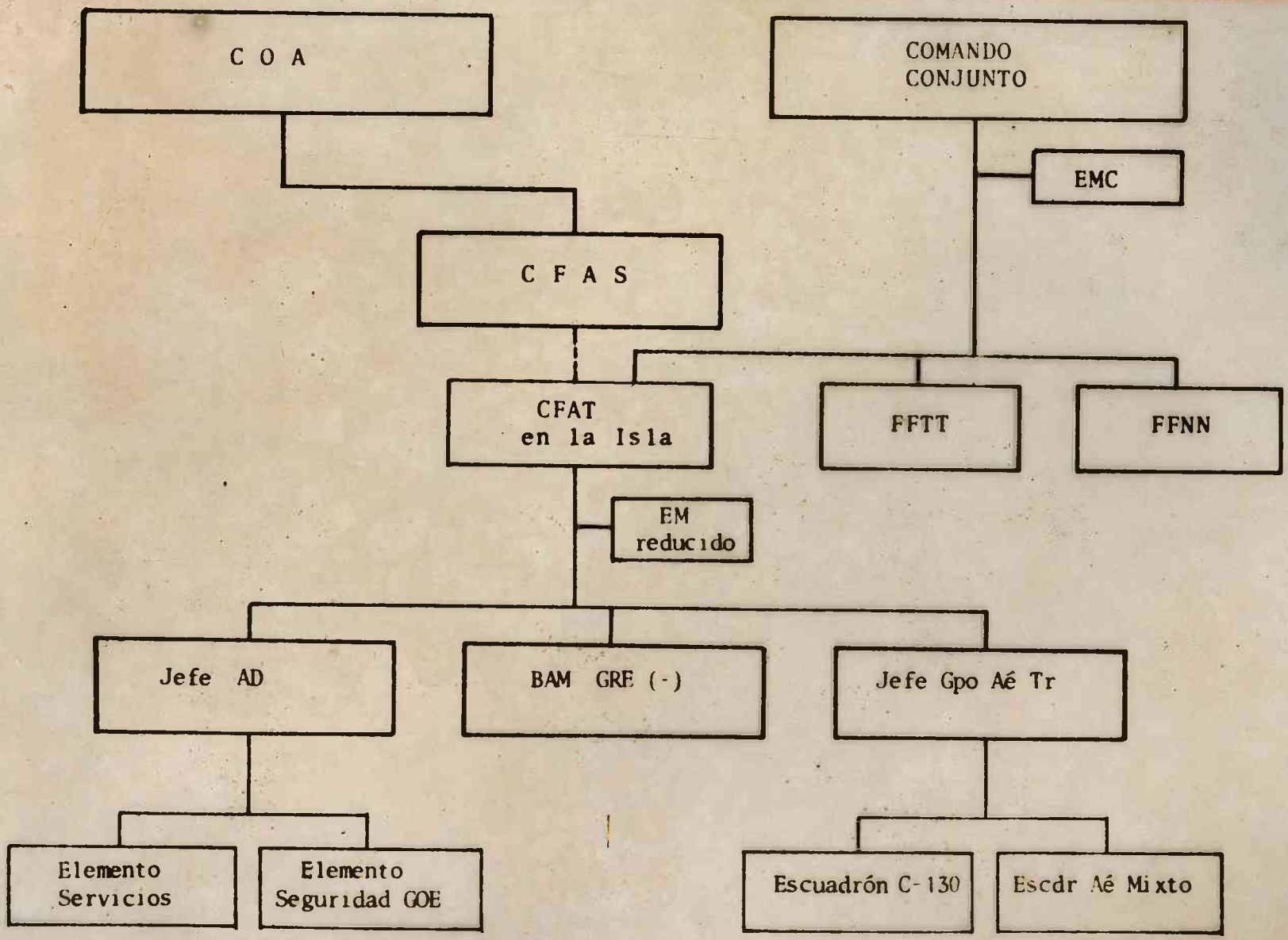
SECRETO

APENDICE 4 (FASE 3) MOMENTO 1 AL ANEXO "ALFA" (ORGANIZACION)
AL PLAN DE OPERACIONES N° 1/82 "AZUL Y BLANCO" - DIA "D" HORA 00:00 HASTA 06:00 HS



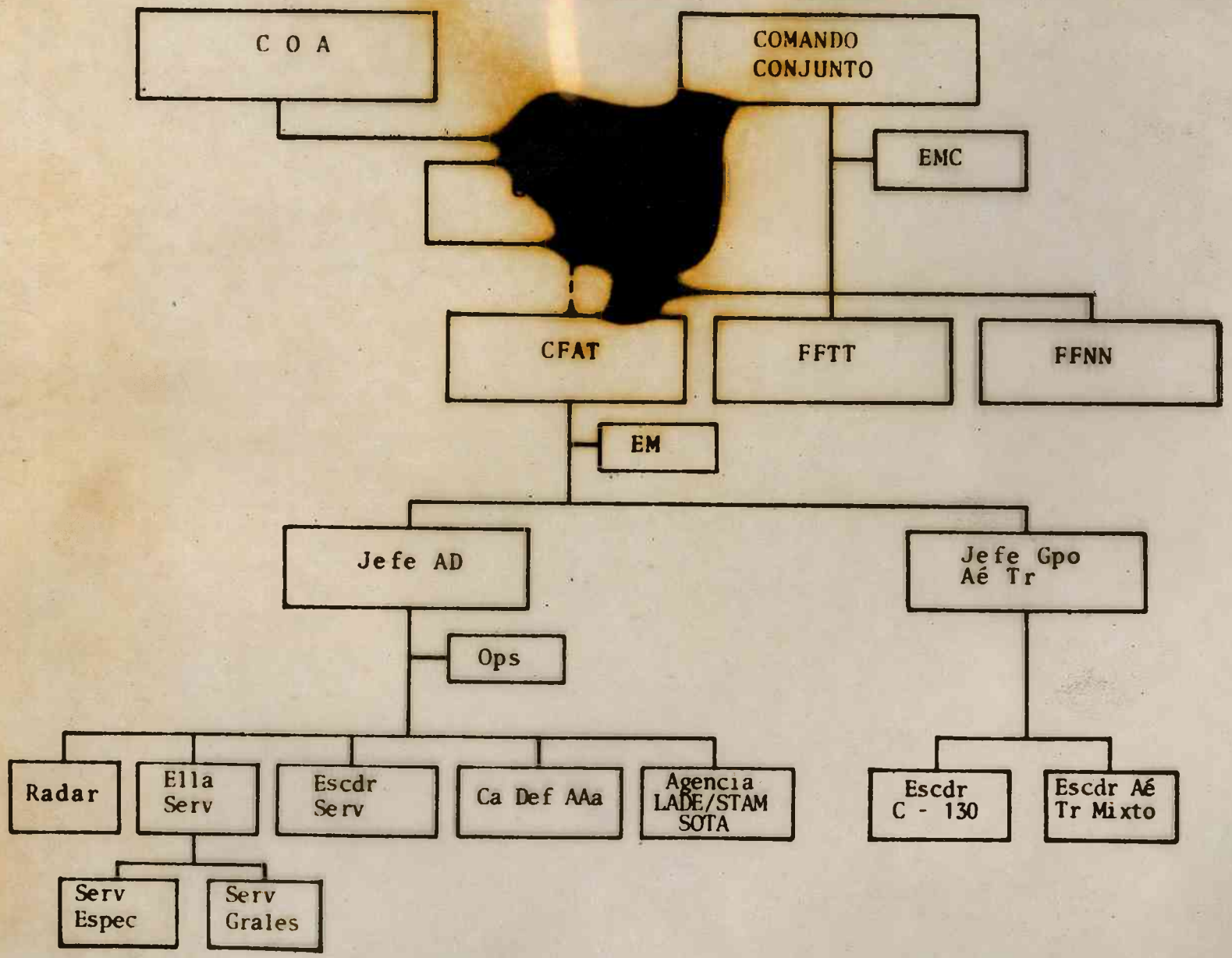
SECRETO

APENDICE 5 (FASE 3) MOMENTO 2 AL ANEXO "ALFA" (ORGANIZACION)
AL PLAN DE OPERACIONES N°1/82 "AZUL Y BLANCO" - DIA "D" A PARTIR 06:00 HS



SECRETO

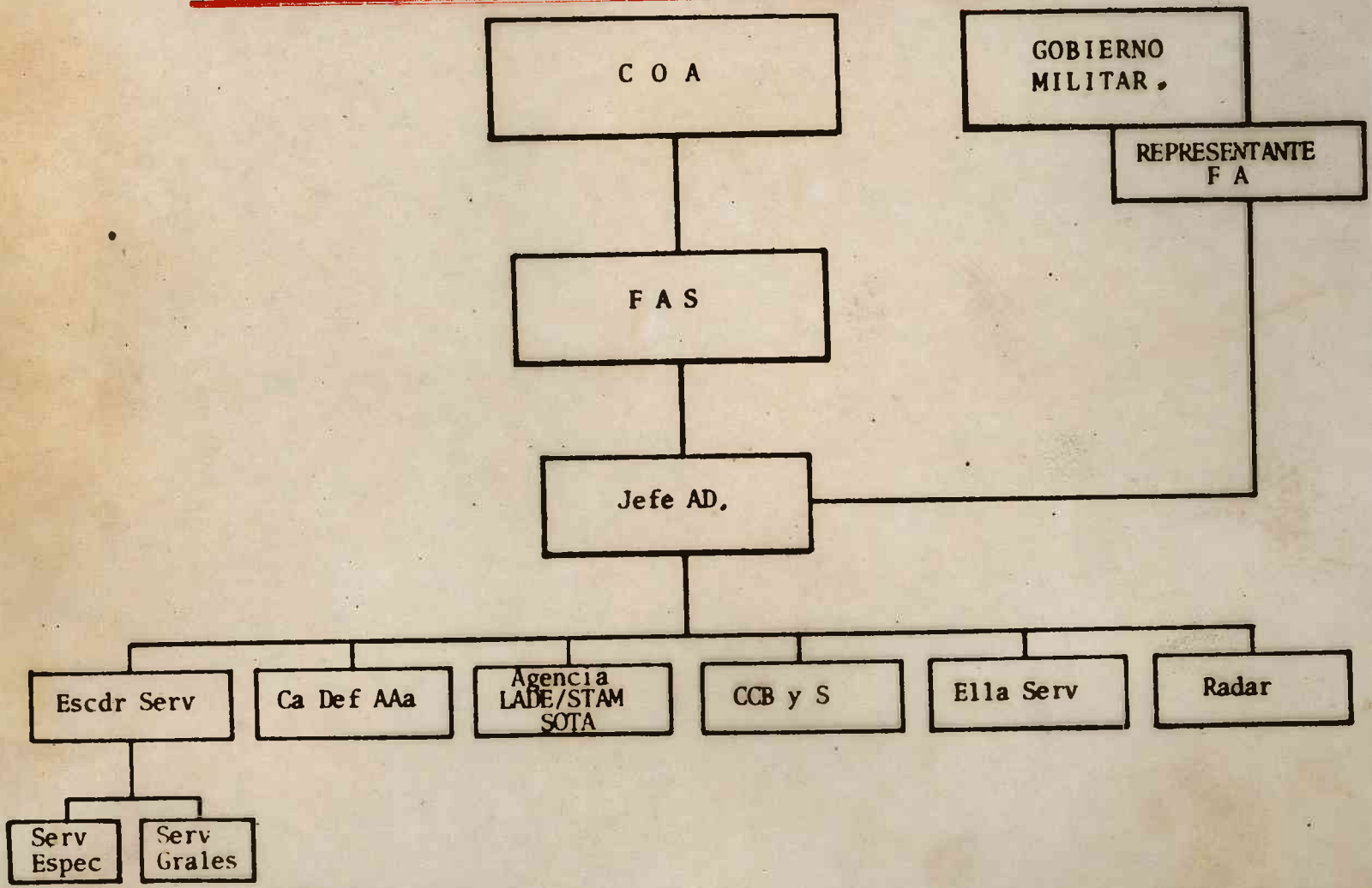
APENDICE 6 (FASE 3) MOMENTO 3 AL ANEXO "ALFA" (ORGANIZACION)
AL PLAN DE OPERACIONES N°1/82 "AZUL Y BLANCO" - A PARTIR DIA "D+1"



SECRETO

APENDICE 7 (FASE 4) AL ANEXO "ALFA" (ORGANIZACION)
AL PLAN DE OPERACIONES N°1/82 "AZUL Y BLANCO"

- HAN FINALIZADO LAS FUNCIONES DEL COMANDO CONJUNTO



SECRETO

APENDICE 8 AL ANEXO "ALFA" AL PLAN DE OPERACIONES N°01/82 "AZUL Y BLANCO"

O R G A N I Z A C I O N

FASE 1 - PREPARATORIA

PERSONAL QUE TOMARA CONOCIMIENTO DE LA OPERACION REAL:

1°) CTE OPS AE CAE - PERMANECERA EN EL COA.
2°) JEFE ESTADO MAYOR PERMANECERA EN EL COA.
3°) CTE FAT SE TRASLADARA A LA I.
4°) 2do CTE FAT (PERMANECERA EN CRV).
5°) A-3 OPS AES TR (PERMANECERA EN CRV).
6°) JEFE GPO AE TR (PERMANECERA EN CRV).
7°) JEFE DPTO PLANES Y PROGRAMAS (PERMANECERA EN EL COA).
8°) A-3 SOTA. SE TRASLADARA A LA I.
9°) JEFE GPO CDO LADE (SE TRASLADARA A LA I).
10°) JEFE GPO OPS ESP (SE TRASLADARA A LA I).
11°) JEF ESCDR SERV AD GRE Y ALFIL.

- 11 OFICIALES -

SECRETO

APENDICE 9 AL ANEXO ALFA AL PLAN DE OPERACIONES N°01/82 "AZUL Y BLANCO"

FASE 1 - PREPARATORIA

PERSONAL QUE TOMARA CONOCIMIENTO DEL DESPLIEGUE A GRE Y EFECTUARA LAS PREVISIONES:

1°) IDEM ANTERIOR (OPERACION REAL).
2°) A-1.
3°) A-4.
4°) A-5.
5°) ECONOMIA.
6°) ASESOR JURIDICO.
7°) JEFE CA DEFENSA.
8°) SSEE.
9°) SSGG.
10°) PERSONAL RADAR.
11°) PERSONAL AAé.

- 10 OFICIALES -

SECRETO

APENDICE 10 AL ANEXO ALFA AL PLAN DE OPERACIONES N°01/82 "AZUL Y BLANCO"

PERSONAL QUE SE INFILTRARA EN LA ISLA

A PARTIR DEL DIA "D-5"

GRUPO CDO LADE

NRO	CANTIDAD	CARGO	NOMBRE	DESTINO ACTUAL	DESPR	D-1	D
1	1	JEFE GRUPO CDO LADE			ISLA		
2	1	AUX (ACTUAL REPRES)			ISLA		
3	1	ESPEC COM (VOR)			ISLA		
4	1	ESPEC COM (GEN TWR)			ISLA		
5	3	ESP ECCO			ISLA		
	7						

3 cat

SECRETO

APENDICE 11 AL ANEXO ALFA AL PLAN DE OPERACION N°01/82

PERSONAL QUE VIAJARA AVION COMANDO

DIA "D" (06:15 EN LA I)

NRO	CANTIDAD	CARGO	NOMBRE	DESTINO ACTUAL	DESP R	D-1	D
1	1	CTE FAT			A CRV		DEP A LA ISLA
2	1	A-3 (SOTA)			A CRV		
3	1	A-3 (CCB Y S) OPS BAM			CRV		
4	1	A-3 CIC BUQUE OPS BAM			CRV		
5	1	A-3 OPS BAM			CRV		
6	1	A-4 MAT			CRV		
7	1	A-5 COM			CRV		
8	1	AUX SERV COM			CRV		
9	1	JEFE GOE			MOR	CRV	
10	20	INTEGR GOE			MOR	CRV	
11	1	JEFE ESCDR SS			GRE	CRV	
12	1	JEFE SSE			GRE	CRV	
13	1	JEFE SSGG			GRE	CRV	
14	1	ECONOMIA			GRE	CRV	
15	1	JEFE TERM CARGA			GRE	CRV	
16	4	AUX TERM CARGA			GRE	CRV	
17	1	ENC SEG VUELO			GRE	CRV	
18	1	OPER COM			GRE	CRV	
19	1	MECOM			GRE	CRV	
20	1	CIFRADO			GRE	CRV	
21	1	OP TWR			GRE	CRV	
22	1	METEOROLOGIA			GRE	CRV	
23	1	MEDICO			GRE	CRV	
24	1	CAMILLERO			GRE	CRV	

SECRETO

APENDICE 12 AL ANEXO ALFA AL PLAN DE OPERACIONES N°01/82 AZUL Y BLANCO

PERSONAL QUE INTEGRARA EL COMANDO DE LA FAT EN CRV. PERSONAL QUE PERMANECERA EN CRV Y PERSONAL QUE SE TRASLADARA A LA ISLA.

NRO	CANTIDAD	CARGO	NOMBRE	DESTINO ACTUAL	DESP R	D-1	D
1	1	CFAT			CRV		ISLA
2	1	2do CTE FAT			CRV		CRV
3	1	A-3 OPS AES TR			CRV		CRV
4	1	JEFE GPO AE TR			CRV		CRV
5	1	A-3 (SOTA)			CRV		ISLA
6	1	A-3 (CCBYS-OPS BAM)			CRV		ISLA
7	1	A-3 CIC BUQUE-OPS BAM			CRV		ISLA
8	1	A-4 MAT			CRV		ISLA
9	1	A-5 COM			CRV		ISLA
10	1	AUX SERV COM			CRV		ISLA
11	1	JEFE GOE (1)			CRV		ISLA
12	20	INTEG GOE (1)			CRV		ISLA
13	1	JEFE GPO CDO LADE(2)			CRV		ISLA
14	1	A-2 INTELIGENCIA			CRV		CRV
15	1	A-1 PERSONAL			CRV		CRV
16	1	AUX A-4			CRV		CRV
17	1	AUX COM			CRV		CRV

A LA ISLA: 29 + 17 DE GRE= 46.

EN CRV : 7

(1) CUANDO ARR A AL ISLA LA COMPAÑIA DEFENSA, EL GOE REPLEGARA A MOR.

(2) SE TRASLADARA A LA ISLA EL DIA "D-5".

APENDICE 13 AL ANEXO ALFA AL PLAN DE OPERACIONES N°01/82

FASE 2 - PRELIMINAR

PERSONAL QUE INTEGRARA LA BAM "GRE", PERSONAL QUE DESPLEGARA A CRV EL DIA "D-1" Y PERSONAL QUE DESPLEGARA A LA ISLA EL DIA "D".

NRO	CANTIDAD	CARGO	NOMBRE	DESTINO ACTUAL	DESPR	D-1	D
1	1	JEFE BAM GRE			GRE		PERM EN GRE
2	1	JEFE OPS BAM			GRE		DESP A LA I
3	1	JEFE ESCDR SS			GRE	DESP CRV	
4	1	SSEE			GRE	DESP CRV	
5	1	SSGG			GRE	DESP CRV	
6	1	ECONOMIA			GRE	DESP CRV	
7	1	JEFE TERM CARGA			GRE	DESP CRV	
8	1	AUX TERM CARGA			GRE		DESP A LA I
9	4	AUX TERM CARGA			GRE	DESP CRV	
10	2	AUX TERM CARGA			GRE		DESP A LA I
11	1	ENC SEG DE VUELO			GRE		DESP A LA I
12	1	AUX SEG DE VUELO			GRE		DESP A LA I
13	1	JEFE CA DEFENSA			GRE		DESP A LA I
14	6	SUBOF DEFENSA			GRE		DESP A LA I
15	30	SOLDADOS DEFENSA			GRE		DESP A LA I
16	1	OPER COM			GRE	DESP CRV	
17	1	OPER COM			GRE		DESP A LA I
18	1	MECOM			GRE		DESP A LA I
19	1	MECOM			GRE	DESP CRV	
20	1	CIFRADO			GRE	DESP CRV	
21	1	CIFRADO			GRE		DESP A LA I
22	2	OPER DE TWR			GRE		DESP A LA I
23	1	OPER DE TWR			GRE	DESP CRV	
24	1	METEOROLOGIA			GRE	DESP CRV	
25	1	AUX METEOROLOGIA			GRE		DESP A LA I

SECRETO

26	1	PERS MAESTRANZA			GRE		DESP A LA I
27	1	PERS MAESTRANZA			GRE		DESP A LA I
28	2	AUX COCINERO			GRE		DESP A LA I
29	4	SOL AYUD COCINA			GRE		DESP A LA I
30	1	MEDICO			GRE	DESP A CRV	
31	1	ENFERMERO			GRE		DESP A LA I
32	1	CAMILLERO			GRE		DESP A LA I
33	1	CAMILLERO			GRE	DESP A CRV	
34	7	CONDUC MOTORISTA			GRE		DESP A LA I
35	1	ENC PAÑOL MAT			GRE		DESP A LA I
36	1	ENC CARPAS			GRE		DESP A LA I
37	4	AUXILIARES CARPAS			GRE		DESP A LA I
38	6	SIRVIENTES AAé			GRE		DESP A LA I
39	15	OPER RADAR			GRE		DESP A LA I
40	3	MEC IA-58		CRV		CRV	DESP A LA I
41	4	PILOTOS IA-58		CRV		CRV	DESP A LA I
42	2	PILOTOS HELICOPTEROS		MOR		CRV	ISLA
43	2	MEC HELICOPTEROS		MOR		CRV	ISLA
44	2	PILOTOS MERLIN		MOR		CRV	ISLA
45	2	MEC MERLIN		MOR		CRV	ISLA
46	2	CARPINTEROS			GRE	GRE	ISLA
47	1	PERS GPO 1 CONST			CRV	GRE	ISLA

SE DEBERA AGREGAR AL NUMERO 137

a) DEL GPO CDO LADE 7

b) DE LA FAT 7

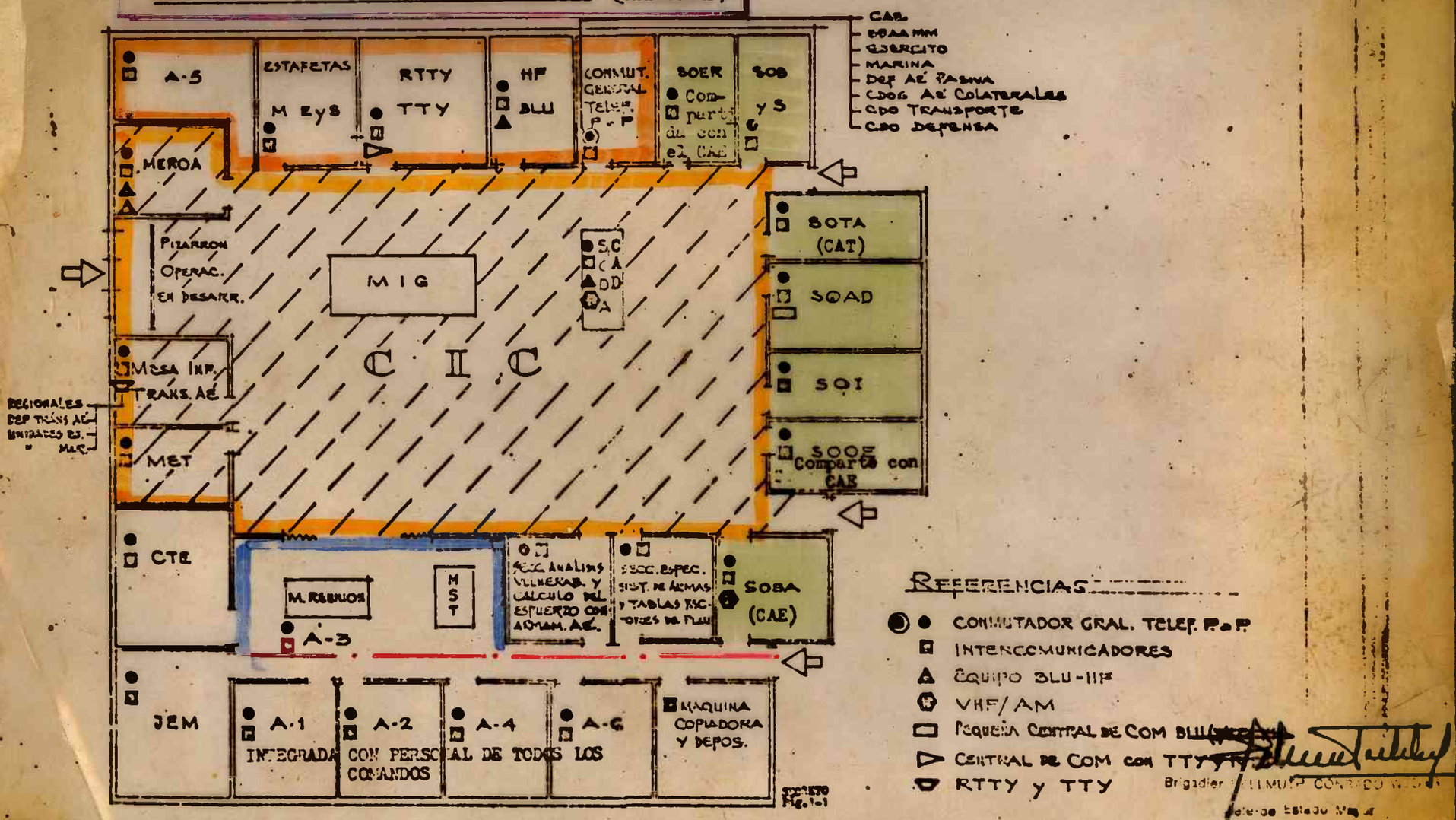
TOTAL..... 151

CANTIDAD PERSONAL QUE SE TRASLADARA DE GRE A CRV EL DIA "D-1".

ORGANIZACION DE LOS COMANDOS OPERATIVOS
PUESTO DE COMANDO
DEL COMANDANTE AEREO DE TEATRO (COAT)

SECRETO

ANEXO "TILO"



SECRETO
Pág.1-1

Brigadier [illegible] CONTRERAS
Jefe de Estado Mayor

NOTA: Las dimenciones de los locales no responden a las necesidades reales de los Departamentos. El gráfico tiene por objeto mostrar la cantidad de locales necesarios.
Se debe concientizar al personal respecto a los tiempos de actvidad y descanso y establecer 2 turnos de trabajo de 12:00 horas cada uno.

NOTES

ORDENES FRAGMENTARIAS NORMALIZADAS

	APOYO DE FUEGO/SUP. AEREA INTERDICCION	EXPL. Y REC.	TRANSPORTE AEREO	INTERCEPCION
PRIMERO: Unidad designada Cantidad y tipo de aviones Indicativo	I/CB4 CUATRO A-4B COBRE	II/F1 UN IA-50 LECHUZA	I/TA UN C-130 CANGURO	I/CII 6 L-III ANGEL
SEGUNDO: Versión combustible Configuración	BRAVO SEC GUIA CF32-2-1 (I) SEC NUM CF38-1-1	CHARLIE CF 74-2-81 (3)	BRAVO CF 321-4-3	CHARLIE CF 126-2-19
TERCERO: CM o lugar de lanzamiento o lugar de entrega de carga CM ALTERNATIVA	CM A 102 (2) CM D 98	CM A 102	CM AD DOZ	CM AVIONES H.H. y P-5
CUARTO: Tarea Día y hora de ejecución Hora límite	DESTRUIRA AVIONES EN PLATAFORMA Y DEPOSITOS DE COMBUSTIBLE 261010 261030	REC. VISUAL Y FOTOG. OBLICUO PLATAFORMA AV. Y DEP. COMB. ESCALA: 1:50.000 261035 261045	TRASLADARA DESDE PAL 10 TON. CARGA CTA 231 Y EFECTUARA LANZAMIENTO EN VUELO SOBRE EL CM 261050 261100	ALISTAMIENTO EN TIERRA 1 SECC ALERTA 3 MIN 1 SECC ESPERA 40 MIN 1 SECC DESCANSO 2 HORAS 261000 261700
QUINTO: Ruta de ida	NEU-SRA-DOZ-CM	PAR-DOZ-CM	PAL-RYD-DOZ	NADA
SEXTO: Ruta de escape y regreso	CM-DOZ-SRA-NEU	CM-DOZ-PAR	DOZ-RYD-PAL	NADA
SEPTIMO: Señalamiento amigos	HUMO ROJO Y PAÑOS AZULES	NADA	HUMO ROJO Y PAÑOS AZULES	LFF CODIGO 2
OCTAVO: Organos de control	CIC PATO 138.15 ECA TERO 140.58	CIC PATO 138.15	CIC PATO 138.15 ECTA NEGRO 138.80	CIC PATO 138.15
NOVENO: Disposiciones particulares	TRANSMITIRA INF. PRELIMINAR A PAPA	EFECTUARA 2 JUEGOS COPIAS Y LOS ENTREGARA A AVION ENLACE "TORO" EN PAR	CONTARA CON ESCOLTA DE CAZA ENTRE RYD Y DOZ Y CON SOMBRILLA SOBRE DOZ INFORME EN VUELO A PAPA CUMPLIMIENTO TAREA	INFORME EN VUELO A PAPA AVIONES DERRIBADOS.

(1) CF= Configuración; 32-2-1= codificación armamento incluyendo espoletas. También puede ser: ØTØ 3PO 750/R5"

(2) A = Aeródromo; 102= codificación del objetivo

(3) Incluye tipos de cámaras

Rehacer

NOTES

"3M BRAND" MOUNTING FRAME
Visual Products Division 3M COMPANY
VISUAL NO.
SUBJECT
ST. PAUL, MINNESOTA 55101 MADE IN U.S.A. CATALOG NO. 15-1006-4

HERMES/INVINCIBLE

9/10 SEA KING

5 SEA HARRIER

SEA HARRIER

Equipamiento de navegación y tiro.

FERRANTI FE 541 - inertial navigation and attack system (INAS)
Es un SINT que funciona sobre tierra o agua.

El modelo es el BLUE FOX con radar montado en la nariz y pantalla de TV para visión diurna que combina información de vuelo con la información radar para el piloto.
Tiene un nuevo modelo de HUD con computadora digital.

Posee un sistema DECCA-DOPPLER 72
FERRANTI que produce alineación automática de actitud con referencia a la plataforma y al computador de navegación digital.

Posee además equipo de búsqueda pasiva electrónica y RW de frente y de cola.
Puede portar apróximadamente 5.000 Lbs de armamento en cinco estaciones para ataque por ejemplo:

- Pod de 30 mm. cañón ADEN bajo fuselaje

- 4.000 Lbs bombas

- Dos coheteras de 19 x 2,75 (SNEB)

con un radio de acción aprox. de 250 NM o bien:

- 2 Sidewinder

- Cañón de 30 mm. en PODS

con un radio de acción de apróximadamente 400 NM

En cuanto a misiles utiliza HARPOON y MARTEL.

HARPOON: Es un misil antibuque de apróximadamente 110 Km de alcance.

MARTEL: Existen dos versiones:

- AS 37: Antiradiación con un alcance de 60 Km.

- AJ-168: Guiado TV; debe ser lanzado desde una posición geográfica conocida con guiado precomputado. Posee transmisión TV desde el misil lo que permite el guiado para corregir trayectorias desde la plataforma de lanzamiento.
  Permite lanzamiento Stand-off

Performance:

Velocidad máxima: 1.25 MACH
640 KTS

Crucero: 0.8 MACH en altura
350 a 450 baja altura

En función interceptor: Tiempo desde la alarma hasta 30 NM: 6 minutos.

SEA KING 2

Es un derivado del SIKORSKI S-61

Fué desarrollado por WESTLAND para satisfacer necesidades de la ARMADA INGLESA como helicóptero antisubmarino con gran autonomía.

Puede desarrollar actividades secundarias tales como:

- Búsqueda y Salvamento
- Transporte de tropas
- Evacuación
- Auto traslado a larga distancia

La versión MK 2 es para el combate A-S y SAR (en el mar) de la ROYAL NAVY.

Equipamiento:

Incluye radar de búsqueda y DUNKING Sonar con aviónica de MARCONI, capacidad de detección con procesador de sono boya pasiva y otros equipos de navegación y comunicaciones.

Tripulación: Cuatro (4) en versión ASW
Capacidad para 18/20 en versión SAR
Capacidad para 22 en Transporte de Tropas.

Armamento: Cuatro torpedos ó cuatro bombas de profundidad MK 11
Puede llevar en el compartimiento trasero AMT/Cañón para tiro lateral.

Performance:
Velocidad: 112 Kts
Alcances: MAX en FERRY 814 NM
MAX sin tks suplem. 664 NM
Con 22 PAX: 300 NM.

WESTLAND LYNX 2 (EN DESTRUCTORES Y FRAGATAS)

Es la versión para la ROYAL NAVY para la lucha antisubmarina y otras tareas.

Puede realizar búsqueda y salvamento, reconocimiento, transporte de tropas, apoyo de fuego, enlace de comunicaciones.

La Armada Argentina los posee.

Tripulación: Dos (2) más los necesarios según la versión

Transporte de tropas Piloto y 10 PAX

SAR: Piloto-copiloto y 9 PAX.

Equipos: Muy completos de navegación y comunicación.

Armamento:

Antitanque ó AS misiones

- UN OERLIKON 20 mm con 1.500 cartuchos
- DOS 20 mm. montados externamente con una minigun 7,62 lateral y misiles tipo TOW piloguiados.
- Coheteras 68 mm. ó 80 mm.
- Se le incorpora mira estabilizada
- Para ASW:
  - . Dos torpedos ó
  - . Dos bombas de profundidad
  - . Cuatro SEA SKUA

Performance:

Velocidad:	125/140 Kts	
Alcances:	Transporte de Tropas	292 NM
	Ataque	340 NM
	Ferry con tanques supl.	724 NM

BAE HS NIMROD

Es un avión para Exploración y Reconocimiento lejano:

Anti-submarino

Anti-buque

Fotográfico Diurno y Nocturno

Posee capacidad misilística STAND OFF (HARPOON)

Puede llevar NUEVE (9) Torpedos o bombas.

Performances:

- Autonomía 12:00 Hs.
- Velocidad: 500 Kts
- Crucero: 475 Kts
- Patrulla low level 200 Kts (dos motores)
- Techo: 13.000 MTS
- Alcance Ferry 5.000 NM